

UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2013

TEIL 3

Kärnten – Straßen außer A&S

LAND  KÄRNTEN

Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 7 – Kompetenzzentrum Wirtschaftsrecht und Infrastruktur

14.01.2014

Dokumentstruktur

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

Allgemeine Informationen

Allgemeiner Teil - Zusammenfassende Betroffenauswertung

Aktionsplanung Straßenverkehr

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

Schienenverkehr

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

Flugverkehr

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

IPPC-Anlagen in Ballungsräumen

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

INHALTSVERZEICHNIS

1.	PLANUNGSGEBIET	6
2.	FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE	8
3.	GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN	9
4.	ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN	9
5.	ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND	11
6.	ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN	12
6.1	Bezirk Klagenfurt-Stadt	13
6.2	Bezirk Klagenfurt-Land.....	14
6.3	Bezirk Villach-Stadt.....	19
6.4	Bezirk Villach-Land	20
6.5	Bezirk Spittal an der Drau	24
6.6	Bezirk Wolfsberg	25
6.7	Bezirk Völkermarkt.....	27
6.8	Bezirk Sankt Veit an der Glan	29
6.9	Bezirk Hermagor	31
6.10	Bezirk Feldkirchen	32
7.	DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	34
8.	BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG	35
8.1	Bezirk Klagenfurt-Stadt:	35
8.2	Bezirk Klagenfurt-Land:	37
8.3	Bezirk Villach-Stadt:	38
8.4	Bezirk Villach-Land:.....	39
8.5	Bezirk Spittal an der Drau:	39
8.6	Bezirk Wolfsberg:.....	40

8.7	Bezirk Völkermarkt:	40
8.8	Bezirk Sankt Veit an der Glan:.....	40
8.9	Bezirk Hermagor:	40
8.10	Bezirk Feldkirchen:	41
9.	MASSNAHMEN DER AKTIONSPANUNG	41
9.1	Bezirk Klagenfurt-Stadt	43
9.2	Bezirk Klagenfurt-Land.....	44
9.3	Bezirk Villach-Stadt.....	44
9.4	Bezirk Villach-Land	47
9.5	Bezirk Spittal an der Drau	48
9.6	Bezirk Wolfsberg	49
9.7	Bezirk Völkermarkt.....	51
9.8	Bezirk Sankt Veit an der Glan	52
9.9	Bezirk Hermagor	53
9.10	Bezirk Feldkirchen	54
10.	ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN.....	54
11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM	54
12.	VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN	56
13.	GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPANS	56
14.	SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN	56
15.	BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN	57
16.	ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPANS FÜR DIE EU- BERICHTERSTATTUNG.....	57
16.1	Bestehende Lärmschutzprogramme.....	57
16.2	Geplante Lärmschutzprogramme – Lärmaktionsplan.....	58

Anhang 1: Aktionsplan der Stadt Klagenfurt

Anhang 2: Aktionsplan der Stadt Villach

VORWORT

Ein Geräusch kann ohrenbetäubend sein und doch wie Musik in den Ohren klingen.

Es kann aber auch sehr leise sein, und ist dennoch Lärm.

Lärm ist es dann, wenn es stört. Und das ist zwangsläufig subjektiv und situationsabhängig.

„Lärm ist das Geräusch der andern“ – Kurt Tucholsky hat es auf den Punkt gebracht. Vom Fluglärm bis zum Trittschall aus der oberen Etage, vom Stadtverkehr bis zum Hundegebell, bis hin zum Kinderlachen vom nahe gelegenen Spielplatz.

Lärm wird vielerorts als eine große Belastung empfunden. Anhaltender Lärm belastet uns und unsere Gesundheit. Oft wird dabei jedoch außer Acht gelassen, dass wir alle oder sehr viele von uns Lärmverursacher sind. Durch unser Mobilitätsverhalten tragen wir nicht unbeträchtlich zur Lärmentwicklung bei.

Fortschrittliche Gesetze alleine bewirken noch nichts, entscheidend ist die konkrete Umsetzung. Und dies beansprucht bekanntlich seine Zeit. So kann bei den Betroffenen manchmal schon das Gefühl aufkommen, die Gesetze schützen nicht vor Lärm, sondern den Lärm. Von grundlegender Bedeutung sind Straßen-, Schienen- und Luftverkehr, und gegen deren zunehmende Lärmentwicklung scheint kein Kraut gewachsen. Zwar gibt es Hoffnungsschimmer: Leisere Autos, Lastwagen, Züge und Flugzeuge, verbesserte Fahrbahnen und abschirmende Bauwerke. Doch stoßen diese Lösungen leider immer an technische und vor allem finanzielle Limits, während die Mobilitätsentwicklung offenbar keine Grenzen kennt.

In diesem Spannungsfeld ist eine sektorale Lärmschutzpolitik zum Scheitern verurteilt.

Gefragt sind umfassende Lösungsansätze, vom Lärmschutz bis zur Raumplanung, vom Verkehr bis zu den Finanzen, die aufeinander abzustimmen sind.

Ein vielversprechender Ansatz dazu ist der „Umgebungslärm – Aktionsplan“. Dieser setzt, aufbauend auf den ausgearbeiteten „Strategischen Lärmkarten“, verschiedene Maßnahmen, um einerseits der Lärmerzeugung vorzubeugen und andererseits wirksamen Lärmschutz zu ermöglichen und umzusetzen.

In Kärnten wird der Lärmschutz für belastete Anrainer sehr ernst genommen. Das bezeugen viele, bereits umgesetzte Maßnahmen. Beispielhaft mögen die vielen, neu errichteten Lärmschutzanlagen entlang der hoch belasteten Straßen im Bundesland genannt werden.

Lärmschutz ist Menschenschutz. Dieser Herausforderung muss zukunftsweisend und wirksam begegnet werden. Verkehr, Umwelt-, Lärm- und Menschenschutz sind in Einklang zu bringen.

Mit besten Grüßen

Dr. Albert Kreiner

Abteilungsleiter

Kompetenzzentrum Wirtschaftsrecht und Infrastruktur

1. PLANUNGSGEBIET

Der Untersuchungsraum bezieht sich auf das Land Kärnten, im Speziellen aber auf folgende laut Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG definierte Abschnitte:

Bezirk Klagenfurt-Stadt:

Abschnitt 1.1	B70 Packer Straße km 143,134 bis km 151,404
Abschnitt 1.2	B70c Packer Straße Abzw. Klagenfurt km 0,000 bis km 5,06
Abschnitt 1.3	B70d Harbacher Straße km 0,000 bis km 9,720
Abschnitt 1.4	B83 Kärntner Straße km 301,377 bis km 305,450
Abschnitt 1.5	B83 Kärntner Straße km 306,400 bis km 311,753
Abschnitt 1.6	B91 Loiblpass Straße km 0,000 bis km 4,876
Abschnitt 1.7	B92 Görtschitztal Straße km 62,260 bis km 64,043
Abschnitt 1.8	B95 Turracher Straße km 3,846 bis km 10,308
Abschnitt 1.9	L76 Annabichler Straße km 0,000 bis km 1,400
Abschnitt 1.10	L97 Keutschacher Straße km 0,000 bis km 2,160
Abschnitt 1.11	L100 Miegerer Straße km 0,000 bis km 1,031

Bezirk Klagenfurt-Land:

Abschnitt 2.1	B70 Packer Straße km 142,244 bis km 143,134
Abschnitt 2.2	B83 Kärntner Straße km 311,753 bis km 318,080
Abschnitt 2.3	B91 Loiblpass Straße km 4,876 bis km 13,130
Abschnitt 2.4	B92 Görtschitztal Straße km 62,050 bis km 62,260
Abschnitt 2.5	B95 Turracher Straße km 10,308 bis km 17,678
Abschnitt 2.6	L100 Miegerer Straße km 1,031 bis km 1,690

Bezirk Villach-Stadt:

Abschnitt 3.1	B83 Kärntner Straße km 338,550 bis km 351,584
Abschnitt 3.2	B84 Faakersee Straße km 0,000 bis km 2,950
Abschnitt 3.3	B86 Villacher Straße km 0,110 bis km 6,380
Abschnitt 3.4	B94 Ossiacher Straße km 48,415 bis km 52,130
Abschnitt 3.5	B100 Drautal Straße km 0,000 bis km 5,051
Abschnitt 3.6	L49 Ossiacher-Südufer Straße km 0,000 bis km 2,540

Bezirk Villach-Land:

Abschnitt 4.1	B83 Kärntner Straße km 326,600 bis km 329,550
Abschnitt 4.2	B83 Kärntner Straße km 335,150 bis km 338,550
Abschnitt 4.3	B83 Kärntner Straße km 351,584 bis km 354,715
Abschnitt 4.4	B94 Ossiacher Straße km 48,000 bis km 48,415
Abschnitt 4.5	B98 Millstätter Straße km 33,400 bis km 42,327
Abschnitt 4.6	B100 Drautal Straße km 5,051 bis km 16,680

Bezirk Spittal an der Drau:

Abschnitt 5.1	B98 Millstätter Straße km 0,000 bis km 6,535
Abschnitt 5.2	B99 Katschberg Straße km 88,544 bis km 91,230
Abschnitt 5.3	B100 Drautal Straße km 31,415 bis km 36,500
Abschnitt 5.4	B100 Drautal Straße km 41,776 bis km 44,989

Bezirk Wolfsberg:

Abschnitt 6.1	B70 Packer Straße km 89,970 bis km 99,158
Abschnitt 6.2	B70 Packer Straße km 101,960 bis km 102,600
Abschnitt 6.3	B70a Packer Straße Abzw. Wolfsberg/Süd km 0,000 bis km 0,944

Bezirk Völkermarkt:

Abschnitt 7.1 B70 Packer Straße km 119,300 bis km 124,873
Abschnitt 7.2 B82 Seeberg Straße km 27,264 bis km 32,150

Bezirk Sankt Veit an der Glan:

Abschnitt 8.1 B94 Ossiacher Straße km 0,000 bis km 6,400
Abschnitt 8.2 B317 Friesacher Straße km 23,430 bis km 283,070

Bezirk Hermagor:

Abschnitt 9.1 B87 Weißensee Straße km 25,950 bis km 26,702
Abschnitt 9.2 B111 Gailtal Straße km 30,400 bis km 31,340

Bezirk Feldkirchen:

Abschnitt 10.1 B94 Ossiacher Straße km 26,074 bis km 28,225
Abschnitt 10.2 B94 Ossiacher Straße km 38,035 bis km 39,950
Abschnitt 10.3 B95 Turracher Straße km 17,678 bis km 23,250

Weiters sind folgende Gemeindestraßen in den Städten Klagenfurt und Villach betroffen:

Gemeindestraßen im Bezirk Klagenfurt-Stadt:

Dammgasse
Durchlassstraße
Ebenthaler Straße
Feschnigstraße
Flatschacher Straße
Florian-Gröger-Straße
Gerberweg
Grete-Bittner-Straße
Lastenstraße
Maximilianstraße
Pischeldorfer Straße
Rudolfsbahngürtel
Sankt-Peter-Straße
Schlachthofstraße
Sankt-Veiter-Ring
Sankt-Veiter-Straße
Zollfeld Landesstraße

Gemeindestraßen im Bezirk Villach-Stadt:

Bahnhofstraße
Bruno-Kreisky-Straße
Drauparkstraße
Genotteallee
Hausergasse
Ingenieur-Julius-Raab-Platz
Klagenfurter Straße
Peraustraße
Pestalozzistraße
Ringmauer-gasse
Steinwenderstraße
Tiroler Straße
Vassacher Straße

Villacher Schächtestraße
Völkendorfer Straße
Walter von der Vogelweide Park
Warmbader Straße
Willroiderstraße
Zeidler-Von-Goerz-Straße

2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

Die für die Erstellung der Aktionsplanung Umgebungslärm zuständige Behörde ist die Kärntner Landesregierung bzw. für die betroffenen Gemeindestraßen Stadt Klagenfurt am Wörthersee und die Stadt Villach.

Die operative Ausführung für alle Bereiche, außer für die Stadt Klagenfurt am Wörthersee und Villach, liegt bei:

Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 7 – Kompetenzzentrum Wirtschaftsrecht und Infrastruktur
Mießtaler Straße 1
9021 Klagenfurt am Wörther See
abt7.post@ktn.gv.at

Für die Stadt Klagenfurt:
Abteilung Umweltschutz
Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee
Bahnhofstraße 35
9010 Klagenfurt am Wörthersee
umwelt@klagenfurt.at

Für die Stadt Villach:
Magistrat der Stadt Villach
Geschäftsgruppe 2 - Bau
Rathausplatz 1
9500 Villach
werner.kanatschnig@villach.at

Die Städte Klagenfurt und Villach haben ihre Aktionsplanung in einem eigenen Dokument zusammengestellt (siehe Anhang 1 und 2).

3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

Die Schwellenwerte für die Aktionsplanung wurden für Österreich im Rahmen der nationalen Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG festgesetzt. Für die durch den Straßenverkehr verursachten Lärmimmissionen gelten folgende Schwellenwerte:

Tab. 3-1: Schwellenwerte für die Aktionsplanung

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

Die gesetzlichen Grundlagen für die Durchführung der Lärmaktionsplanung sind:

- Richtlinie 2002/49/EG vom 25.Juni 2002: Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – (BGBl. I 60/2005 vom 4.Juli 2005)
- Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (BGBl. II 144/2006)
- Kärntner Straßengesetz (LGBl. Nr. 87/2005)
- Kärntner Gemeindeplanungsgesetz (LGBl. Nr. 88/2005)
- Kärntner Umweltplanungsgesetz (LGBl. Nr. 89/2005)
- Kärntner Umgebungslärmverordnung K-ULV, LGBL Nr. 76/2006 vom 19.12.2006, 7-AL-GVV-321/8/2006
- Kärntner IPPC-Anlagengesetz (LGBl. Nr. 13/2006)
- RiLL Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen in Kärnten (01.02.2011)

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

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten wurden in den angeführten Projekten grundsätzlich folgende Daten verwendet:

- Aktualität der Daten:
 - ZMR-Daten: **1.3.2010**
 - Gelände- und Bbauungsdaten: Laserscanning Kärnten **2012**
 - Verkehrsdaten **2009**
- Für die Berechnung verwendetes EDV-Programm und Berechnungsverfahren

Berechnungssoftware: IMMI
Hersteller: Wölfel Meßsysteme - Software GmbH + Co. KG
Programmversion: 2012-1

Version der Berechnungsvorschrift: RVS 04.02.11, einschließlich 2. Abänderung vom 31.03.2009

- Verkehrs- bzw. Emissionsdaten

Die benötigten Verkehrsdaten wurden, mit Hilfe von Dauerzählstellen, durch die Abteilung 9 des Amtes der Kärntner Landesregierung erhoben. Der Berechnung der strategischen Lärmkarten liegen Zähldaten aus dem Jahr 2009 zugrunde. Der prozentuelle Anteil der Lkw/L (leicht) und Lkw/S (schwer) wurde aus den Zähldaten übernommen.

Die Berechnung der Emissionen erfolgt nach RVS 04.02.11 (Version mit Ergänzungsblatt 2009).

Aus den Verordnungen der Bezirkshauptmannschaften Kärntens konnten die Geschwindigkeiten für die einzelnen Abschnitte kilometergenau entnommen werden.

Für die Genauigkeit der Berechnungen wurden Daten, die mindestens 500m über den betroffenen Abschnitt hinausgehen, benötigt. Die verordneten Geschwindigkeiten wurden dafür vor Ort aufgenommen. Die Verkehrsstärken für diese Abschnitte wurden ebenfalls von den Dauerzählstellen übernommen (Daten 2009).

- Angaben zur Modellbildung

Eingangsdaten Gelände bzw. Gebäude

Die Gelände- und Gebäudedaten basieren auf einem vom Land Kärnten in Auftrag gegebenen Laserscan. Diese Daten wurden vom Fachbereich KAGIS für die weitere Verwendung im IMMI aufbereitet.

Für die Isolinien (Gelände) wurde kein fixer Abstand gewählt. Dieser wurde je nach Geländebeschaffenheit festgesetzt, wobei im straßennahen Bereich, speziell wenn sich dort lärmtechnisch relevante Objekte (zB Wälle,..) befinden, die Abstände verkürzt wurden um eine exakte Rekonstruktion sicherzustellen.

Um den Verlauf der Straße (Linienquelle) besonders genau nachzubilden, wurden die Fahrbahnrande gesondert aufbereitet.

Für die Polygone (Gebäude) wurden gesondert Höhenpunkte eingepflegt um eine plane Ebene zu erhalten.

Eingangsdaten Anlagen (Lärmschutzwände, Wälle, Stützmauern,...)

Für Aufnahme der exakten Lage sowie Höhe und Beschaffenheit der Oberfläche von lärmtechnisch relevanten Objekten wurde ein Ziviltechniker-Büro beauftragt.

Bodendämpfung

Die Bodendämpfung für einzelne Flächen wurde auf Grund des Flächenwidmungsplans mit anschließender visueller Kontrolle bzw. Änderungen vom Fachbereich KAGIS der Abteilung 7 aufbereitet.

G=0 für Straßen, asphaltierte/gepflasterte Plätze, Gewässer

G=0,5 für gemischte Gebiete

G=0,9 für Grünflächen bzw. Waldstücke

Reflexionen

Für die Berechnungen wurden Reflexionen 1. Ordnung berücksichtigt.

Bei Gebäuden wurde der Absorptionsgrad (Alpha) 0,20 voreingestellt.

Für Wände, Stützmauern und andere lärmtechnisch relevante Anlagen wurden die vom beauftragten Ziviltechniker gelieferten Informationen über die Beschaffenheit der Oberfläche verwendet. (glatte Wand, reflektierende Wand,...usw.)

- Angaben zur Methodik

Angaben zur Bestimmung der betroffenen Einwohner

Die Bestimmung der betroffenen Einwohner erfolgte mittels des Verschnitts der eindeutigen Gebäudecodes mit den Daten des Zentralen Melderegisters (ZMR).

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

Gemeinde	L _{den}					L _{night}				
	≥ 55 < 60	≥ 60 < 65	≥ 65 < 70	≥ 70 < 75	≥ 75	≥ 50 < 55	≥ 55 < 60	≥ 60 < 65	≥ 65 < 70	≥ 70
Althofen	20	3	5	0	0	8	5	0	0	0
Arnoldstein	34	29	18	0	0	36	18	0	0	0
Ebenthal in Kärnten	168	123	52	0	0	119	54	5	0	0
Eberndorf	41	29	7	0	0	29	7	0	0	0
Feldkirchen in Kärnten	231	148	50	0	0	152	53	0	0	0
Ferlach	60	25	22	0	0	19	34	0	0	0
Finkenstein	80	26	27	0	0	39	27	0	0	0
Frauenstein	171	73	72	3	0	80	85	9	0	0
Friesach	219	75	1	0	0	83	7	1	0	0
Grafenstein	12	12	0	0	0	12	0	0	0	0
Hermagor-Pressegger See	154	45	33	4	0	59	27	11	0	0
Kappel am Krappfeld	12	6	0	0	0	18	0	0	0	0

Gemeinde	L _{den}					L _{night}				
	≥ 55 < 60	≥ 60 < 65	≥ 65 < 70	≥ 70 < 75	≥ 75	≥ 50 < 55	≥ 55 < 60	≥ 60 < 65	≥ 65 < 70	≥ 70
Köttmannsdorf	33	53	53	1	0	42	67	1	0	0
Krumpendorf am Wörther See	246	130	169	4	0	112	217	8	0	0
Lendorf	154	33	130	0	0	33	57	73	0	0
Lurnfeld	83	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Magdalensberg	0	86	0	0	0	0	86	0	0	0
Maria Rain	157	24	10	7	0	24	8	9	0	0
Micheldorf	68	1	28	0	0	19	1	28	0	0
Millstatt	56	50	43	13	0	53	36	17	0	0
Möbling	108	35	15	0	0	41	13	2	0	0
Moosburg	138	69	8	1	0	68	14	1	0	0
Paternion	54	47	13	0	0	51	15	0	0	0
Poggersdorf	13	13	0	0	0	14	0	0	0	0
Pörtschach am Wörther See	47	47	59	0	0	42	58	12	0	0
Sankt Andrä	180	73	28	0	0	95	28	0	0	0
Sankt Georgen am Längsee	11	6	0	0	0	3	3	0	0	0
Sankt Veit an der Glan	698	360	348	28	0	287	391	127	0	0
Seeboden	417	154	100	64	0	163	97	67	0	0
Spittal an der Drau	762	368	785	207	0	405	756	236	0	0
Steindorf am Ossiacher See	80	96	57	0	0	107	65	2	0	0
Straßburg	10	12	0	0	0	12	0	0	0	0
Treffen am Ossiachersee	160	132	37	6	0	126	39	6	0	0
Velden am Wörther See	813	960	1.474	0	0	1.000	1.595	0	0	0
Villach	8.286	6.693	5.083	1.809	24	7.892	5.471	3.818	367	7
Völkermarkt	236	111	103	17	0	100	128	17	0	0
Weißenstein	149	94	12	0	0	94	20	0	0	0
Wernberg	150	124	64	0	0	113	97	1	0	0
Wolfsberg	713	214	116	21	0	243	113	46	0	0

Bei den Angaben handelt es sich um Betroffene von Straßenlärm in den laut Kapitel 1 genannten Planungsgebieten. Andere Emittenten bzw. Wohngebiete sind nicht Teil der Aktionsplanung.

6. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

Einleitung

Auf Grund der Größe des gesamten Planungsgebietes wurden in einem ersten Arbeitsschritt besonders schutzwürdige Bereiche innerhalb der Abschnitte der strategischen Lärmkarten identifiziert (Hot-Spots).

Als Kennzahl zur Klassifizierung der Gebiete wurde der Einwohnergleichwert (EGW) verwendet. Bei dieser Bewertung wird nicht nur die Anzahl der betroffenen Anrainer berücksichtigt, sondern auch die Höhe der berechneten Schwellwertüberschreitung.

Für eine Überschreitung von z.B. 10 dB ergibt sich ein Gewichtungsfaktor von 2. Für diese prioritär behandelten Hot-Spots werden detaillierte Maßnahmenbündel ausgearbeitet.

Für die Betroffenen des gesamten Planungsgebietes sind Maßnahmen entsprechend der RiLL vorgesehen.

6.1 BEZIRK KLAGENFURT-STADT

Gegenstand der Untersuchung sind folgende Straßenzüge (betroffene Gemeindestraßen siehe Anhang 1: Aktionsplanung der Stadt Klagenfurt am Wörthersee):

- B70 Packer Straße
- B70c Packer Straße Abzw. Klagenfurt
- B70d Harbacher Straße
- B83 Kärntner Straße
- B91 Loiblpass Straße
- B92 Görtschitztal Straße
- B95 Turracher Straße
- L76 Annabichler Straße
- L97 Keutschacher Straße
- L100 Miegerer Straße

Alle Abschnitte liegen in der Stadtgemeinde Klagenfurt am Wörthersee.

- Der Abschnitt 1.1 (B70) beginnt an der Gemeindegrenze von Klagenfurt am Wörthersee und endet am Ring im Kreuzungsbereich der B70 und der B70c.
- Der Abschnitt 1.2 (B70c) beginnt am Ring im Kreuzungsbereich der B70c und der B70 und führt bis zum Kreuzungsbereich der B70c und der B83.
- Der Abschnitt 1.3 (B70d) beginnt im Kreuzungsbereich der B70d und der B70 und endet im Kreuzungsbereich der B70d und der B83.
- Der Abschnitt 1.4 (B83) beginnt bei der Autobahnanschlussstelle Klagenfurt Nord und endet am Ring im Kreuzungsbereich der B83 und der B70.
- Der Abschnitt 1.5 (B83) beginnt am Ring im Kreuzungsbereich der B83 und der B70 und führt bis zur Gemeindegrenze im Westen von Klagenfurt am Wörthersee.
- Der Abschnitt 1.6 (B91) beginnt im Kreuzungsbereich der B91 und der B83 und endet im Süden von Klagenfurt am Wörthersee an der Gemeindegrenze.
- Der Abschnitt 1.7 (B92) beginnt an der Gemeindegrenze im Osten von Klagenfurt am Wörthersee und endet beim Kreuzungsbereich der B92 und der B70.
- Der Abschnitt 1.8 (B95) beginnt an der Autobahnanschlussstelle Klagenfurt Nord und endet an der Gemeindegrenze im Nord-Westen von Klagenfurt am Wörthersee.

- Der Abschnitt 1.9 (L76) beginnt im Einbindungsbereich der L76 in die S37 und endet bei km 1,400, wo die L76 in die St. Veiter Straße übergeht.
- Der Abschnitt 1.10 (L97) beginnt im Kreuzungsbereich der L97 und der B91 und endet in Viktring bei km 2,160.
- Der Abschnitt 1.11 (L100) beginnt im Kreuzungsbereich der L100 und der B70d und endet bei der Gemeindegrenze Klagenfurt am Wörthersee.

Das Hauptaugenmerk ist auf den Bereich km 0,000 bis km 0,971 der B91 zu legen, da hier eine hohe Bevölkerungsdichte in einem Bereich mit Grenzwertüberschreitungen vorherrscht (**Hot-Spot**).

Der untersuchte Bereich umfasst geschlossene Bebauung mit gemischter Nutzung (Gewerbe und Wohnen).

Für die genaue Darstellung sowie das geplante Maßnahmenbündel siehe Kapitel 9.1.

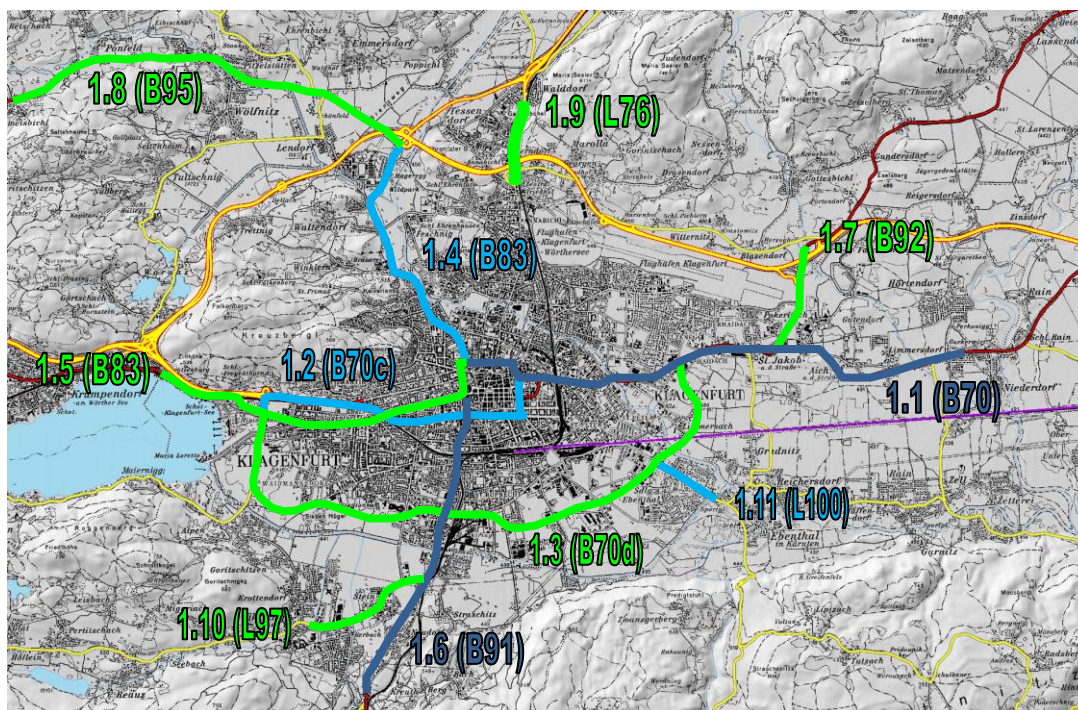


Bild: Abschnitte Klagenfurt-Stadt

6.2 BEZIRK KLAGENFURT-LAND

Gegenstand der Untersuchung sind folgende Straßenzüge:

- B70 Packer Straße
- B83 Kärntner Straße
- B91 Loiblpass Straße
- B92 Görttschitztal Straße
- B95 Turracher Straße
- L100 Miegerer Straße

Diese Abschnitte führen durch folgende Gemeinden:

- Ebenthal in Kärnten
- Ferlach
- Grafenstein
- Köttmannsdorf
- Krumpendorf am Wörthersee
- Magdalensberg
- Maria Rain
- Moosburg
- Poggersdorf
- Pörtschach am Wörthersee

Abschnitte:

- Der Abschnitt 2.1 (B70) beginnt im Kreuzungsbereich der B70 und der L107 und endet im Osten von Klagenfurt an der Gemeindegrenze.
- Der Abschnitt 2.2 (B83) beginnt im Westen von Klagenfurt an der Gemeindegrenze und erstreckt sich bis zur Autobahnanschlussstelle Pörtschach Ost.
- Der Abschnitt 2.3 (B91) beginnt im Süden von Klagenfurt an der Gemeindegrenze und endet im Kreuzungsbereich der B91 und der B85.
- Der Abschnitt 2.4 (B92) beginnt an der Klagenfurter Gemeindegrenze und endet an der Autobahnanschlussstelle Klagenfurt Ost.
- Der Abschnitt 2.5 (B95) beginnt an der Gemeindegrenze im Nord-Westen von Klagenfurt am Wörthersee und endet an der Gemeindegrenze von Feldkirchen in Kärnten.
- Der Abschnitt 2.6 (L100) beginnt an der Gemeindegrenze im Süd-Osten von Klagenfurt am Wörthersee und endet im Kreuzungsbereich der L100 mit der L100a.

Eine Hot-Spot-Analyse in diesem Bereich hat ergeben, dass verglichen mit anderen Hot-Spots in Kärnten, der Einwohnergleichwert unterdurchschnittlich klein ist und daher im Bezirk Klagenfurt-Land kein spezieller Hot-Spot untersucht wird.

Für die genaue Darstellung siehe Kapitel 9.2.



Bild: Abschnitt 2.1

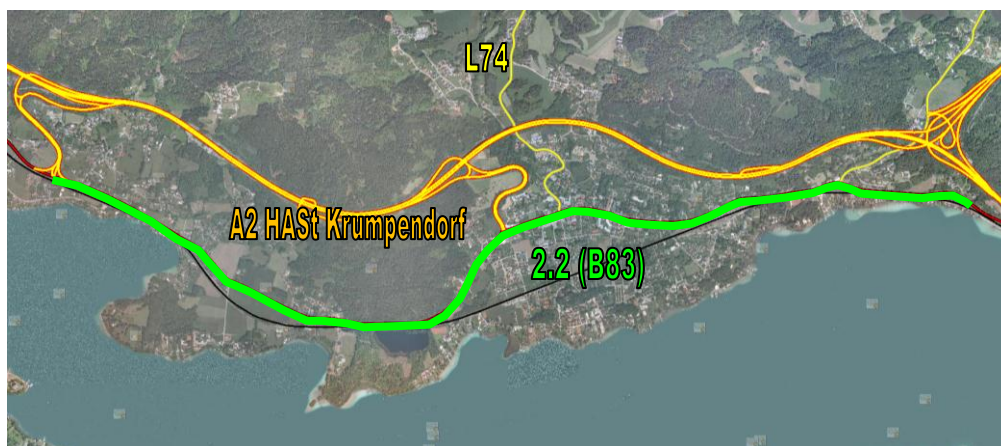


Bild: Abschnitt 2.2

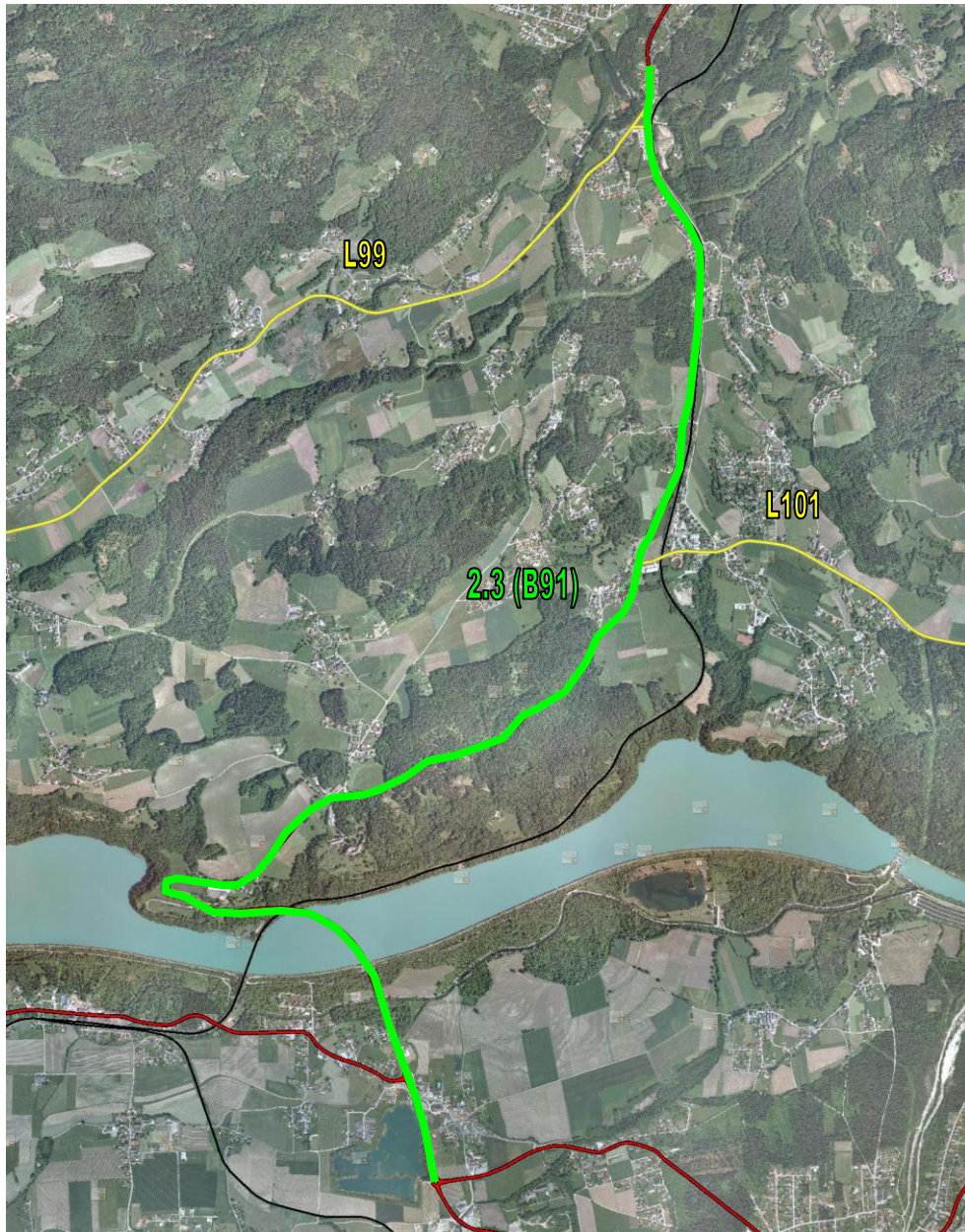


Bild: Abschnitt 2.3



Bild: Abschnitt 2.4

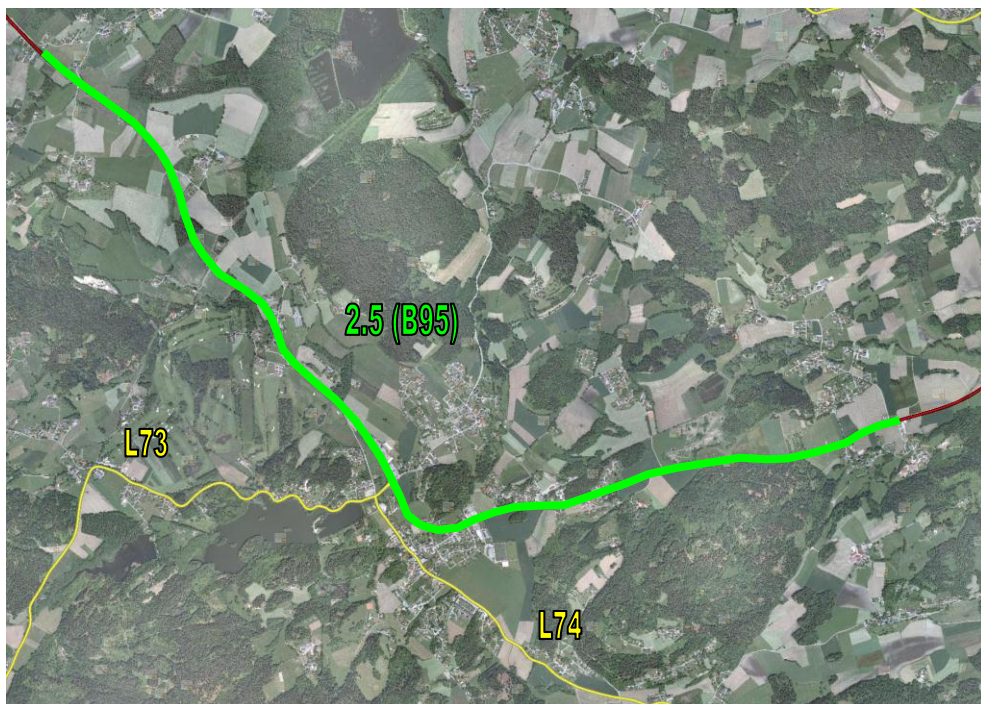


Bild: Abschnitt 2.5

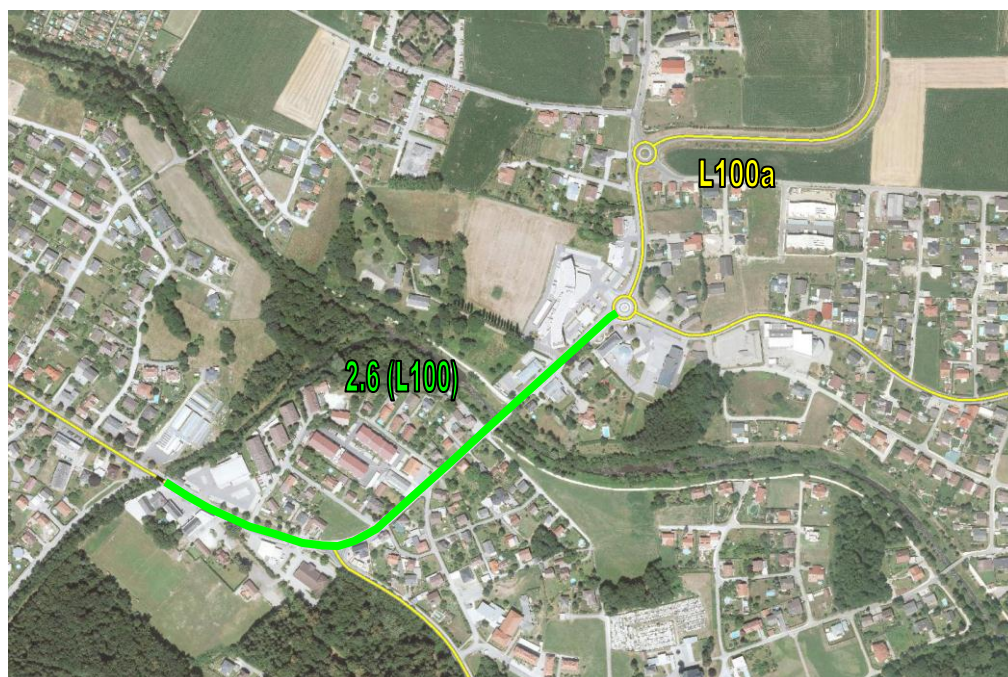


Bild: Abschnitt 2.6

6.3 BEZIRK VILLACH-STADT

Gegenstand der Untersuchung sind folgende Straßenzüge (betroffene Gemeindestraßen siehe Anhang 2: Aktionsplanung der Stadt Villach):

- B83 Kärntner Straße
- B84 Faakersee Straße
- B86 Villacher Straße
- B94 Ossiacher Straße
- B100 Drautal Straße
- L49 Ossiacher-Südufer Straße

Diese Abschnitte führen alle durch die Gemeinde Villach.

Abschnitte:

- Der Abschnitt 3.1 (B83) beginnt im Osten von Villach an der Gemeindegrenze und endet an der Gemeindegrenze im Süd-Westen von Villach.
- Der Abschnitt 3.2 (B84) beginnt im Kreuzungsbereich der B83 und der B84 und endet an der Autobahnanschlussstelle Villach Faaker See.
- Der Abschnitt 3.3 (B86) beginnt im Kreuzungsbereich der B100 und der B86 und endet im Einbindungsbereich der B86 in die B83.
- Der Abschnitt 3.4 (B94) beginnt an der Gemeindegrenze von Villach und erstreckt sich bis zum Kreuzungsbereich der B94 und der B83.
- Der Abschnitt 3.5 (B100) beginnt im Kreuzungsbereich der B94 und der B100 und endet bei der Gemeindegrenze im Nord-Westen von Villach.

- Der Abschnitt 3.6 (L49) beginnt im Kreuzungsbereich der B83 und der L49 und endet bei km 2,540 der L49.

Die Hot-Spot Analyse für den gesamten Bezirk Villach ergab zwei Bereiche mit besonders hoher Einwohnerdichte in über den Schwellenwert belasteten Abschnitten.

- Hot-Spot 1:

B84 Faakersee Straße km 0,000 bis km 0,551

Der untersuchte Bereich umfasst geschlossene Bebauung mit gemischter Nutzung (Gewerbe und Wohnen).

- Hot-Spot 2:

B83 Kärntner Straße km 344,558 bis km 334,825

Der untersuchte Bereich umfasst geschlossene Bebauung mit gemischter Nutzung (Gewerbe und Wohnen).

Für die genaue Darstellung sowie die geplanten Maßnahmenbündel siehe Kapitel 9.3.

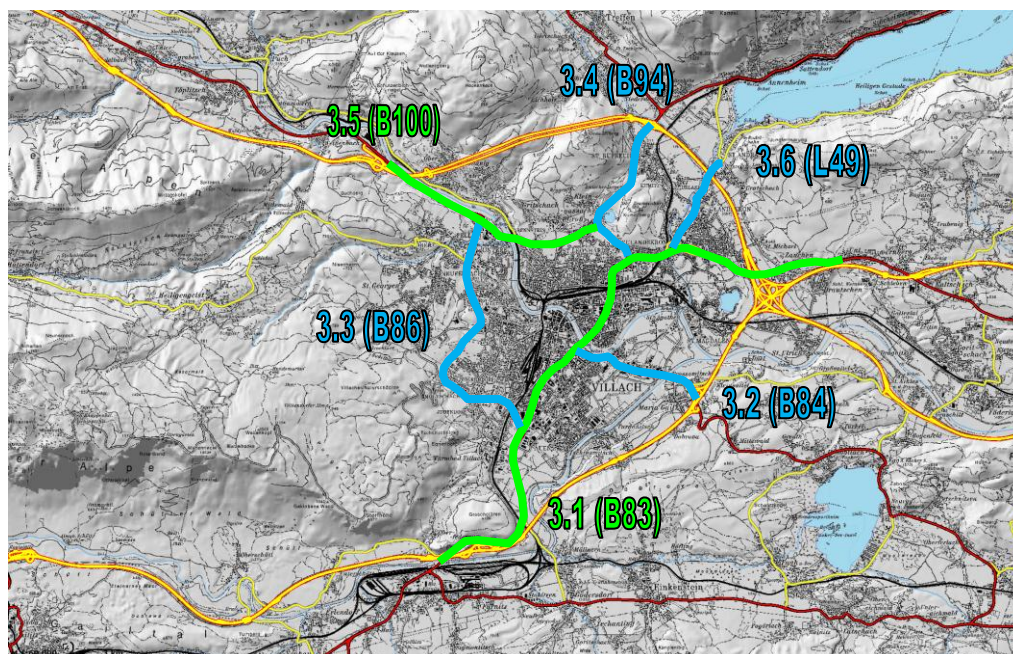


Bild: Abschnitte Villach-Stadt

6.4 BEZIRK VILLACH-LAND

Gegenstand der Untersuchung sind folgende Straßenzüge:

- B83 Kärntner Straße
- B94 Ossiacher Straße
- B98 Millstätter Straße
- B100 Drautal Straße

Diese Abschnitte führen durch folgende Gemeinden:

- Arnoldstein
- Finkenstein
- Paternion
- Treffen am Ossiachersee
- Velden am Wörther See
- Weißenstein
- Wernberg

Abschnitte:

- Der Abschnitt 4.1 (B83) beginnt bei der Autobahnanschlussstelle Velden Ost und endet an der Anschlussstelle Velden West.
- Der Abschnitt 4.2 (B83) beginnt im Kreuzungsbereich der B83 und der L59 und endet bei der Gemeindegrenze Villach an der B83.
- Der Abschnitt 4.3 (B83) beginnt bei km 351,584 an der Gemeindegrenze von Villach und endet im Kreuzungsbereich der B83 und der B109.
- Der Abschnitt 4.4 (B94) beginnt beim Kreuzungsbereich der B94 und der B98 und geht bis zur Autobahnanschlussstelle Villach-Ossiachersee.
- Der Abschnitt 4.5 (B98) beginnt ebenfalls im Kreuzungsbereich der B94 und der B98 und erstreckt sich bis zum Kreuzungsbereich der B98 und der L46.
- Der Abschnitt 4.6 (B100) beginnt bei der Villacher Gemeindegrenze und endet im Kreuzungsbereich der B100 und der L42.

Der für den Bezirk Villach-Land erhobene Hot-Spot erstreckt sich von km 336,200 bis km 336,800 der B83 Kärntner Straße.

Der untersuchte Bereich umfasst offene Bebauung mit Wohnnutzung.

Für die genaue Darstellung sowie das geplante Maßnahmenbündel siehe Kapitel 9.4.

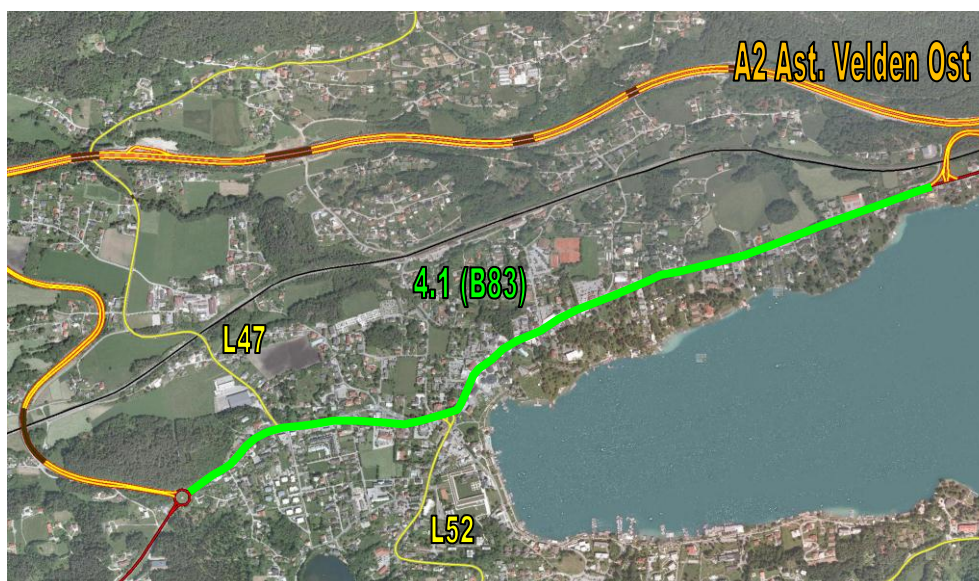


Bild: Abschnitt 4.1

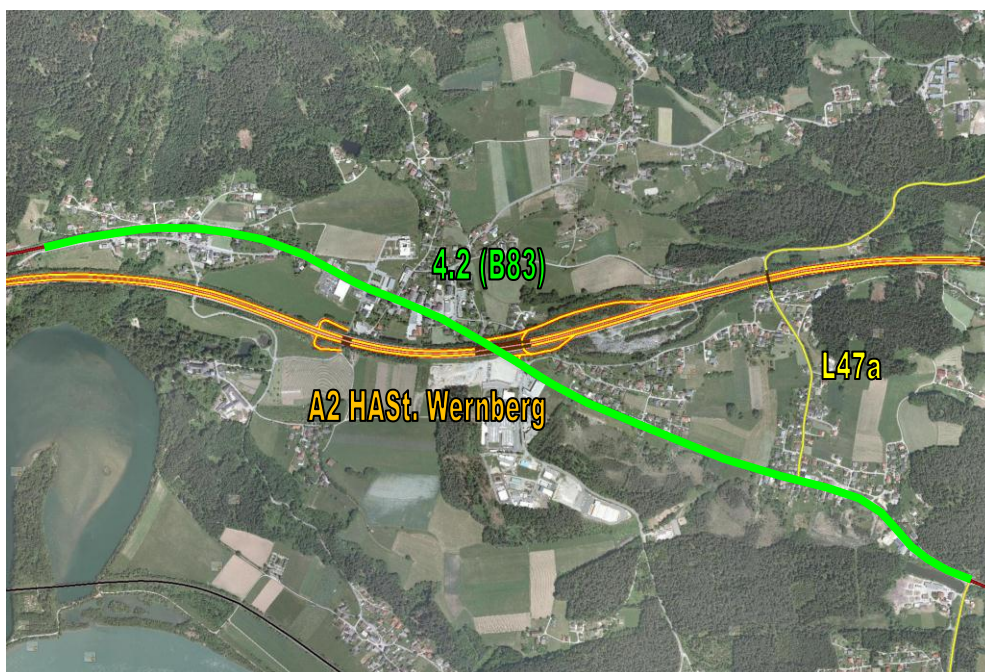


Bild: Abschnitt 4.2

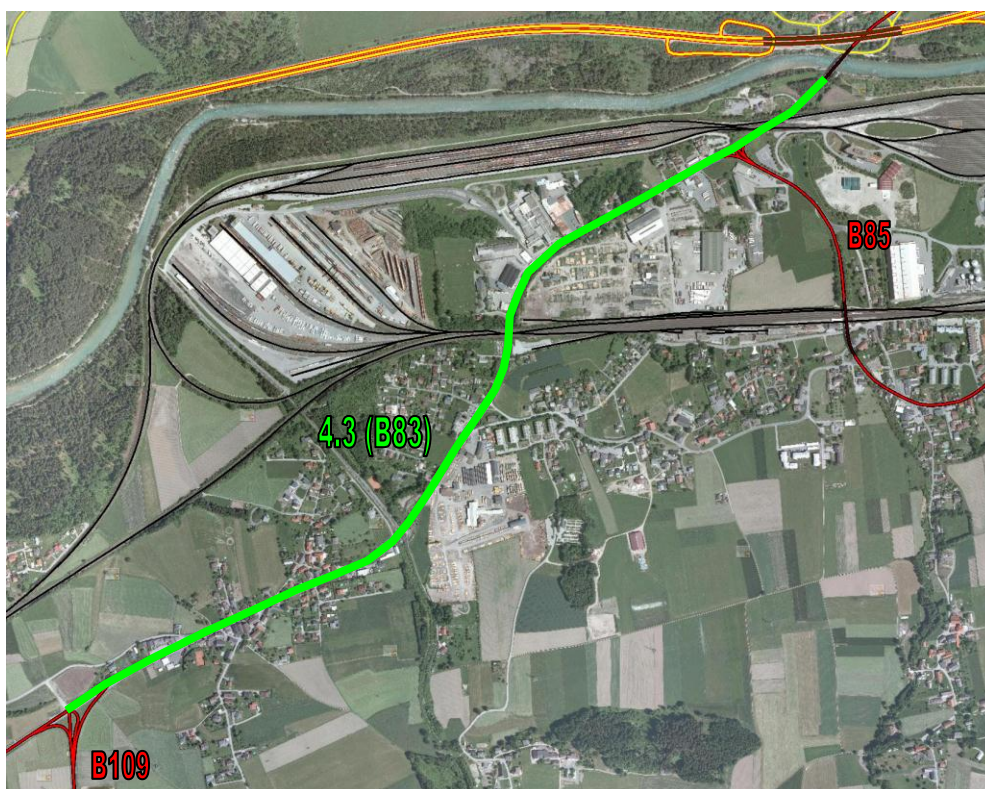


Bild: Abschnitt 4.3

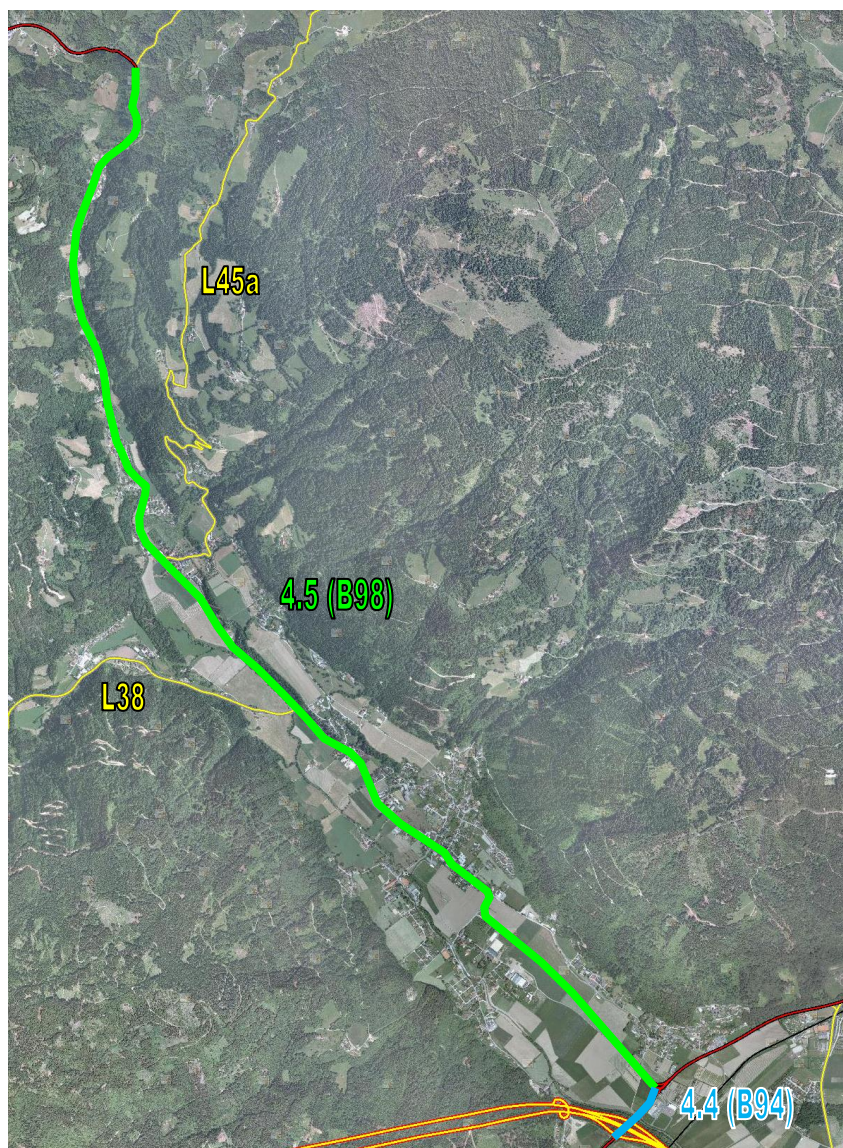


Bild: Abschnitt 4.4 und 4.5

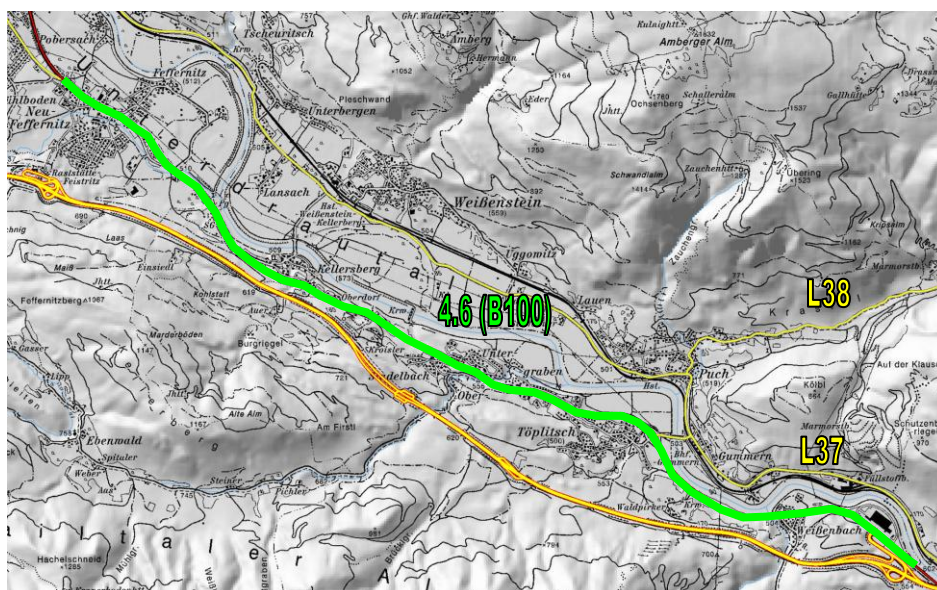


Bild: Abschnitt 4.6

6.5 BEZIRK SPITTAL AN DER DRAU

Gegenstand der Untersuchung sind folgende Straßenzüge:

- B98 Millstätter Straße
- B99 Katschberg Straße
- B100 Drautal Straße

Diese Abschnitte führen durch folgende Gemeinden:

- Lendorf
- Lurnfeld
- Millstatt
- Seeboden
- Spittal an der Drau

Abschnitte:

- Der Abschnitt 5.1 (B98) beginnt im Norden von Spittal an der Drau im Kreuzungsbereich der B99 und der B98 und endet in Millstatt bei km 6,535.
- Der Abschnitt 5.2 (B99) beginnt ebenfalls im Norden von Spittal an der Drau im Kreuzungsbereich der B99 und der B98 und endet im Kreuzungsbereich der B99 und der B100 im Ortskern Spittal.
- Der Abschnitt 5.3 (B100) beginnt bei der Autobahnanschlussstelle Spittal Ost und erstreckt sich bis zum Kreisverkehr an der Ortsausfahrt im Nord-Westen von Spittal an der Drau.
- Der Abschnitt 5.4 (B100) beginnt bei der Autobahnanschlussstelle in Lendorf und endet an der B100 im Einbindungsbereich der B106.

Das Hauptaugenmerk ist auf den Bereich km 34,275 bis km 34,700 der B100 zu legen, da hier eine hohe Bevölkerungsdichte in einem Bereich mit Grenzwertüberschreitungen vorherrscht (**Hot-Spot**).

Der untersuchte Bereich umfasst geschlossene Bebauung mit gemischter Nutzung (Gewerbe und Wohnen).

Für die genaue Darstellung sowie das geplante Maßnahmenbündel siehe Kapitel 9.5.



Bild: Abschnitt 5.1, 5.2 und 5.3

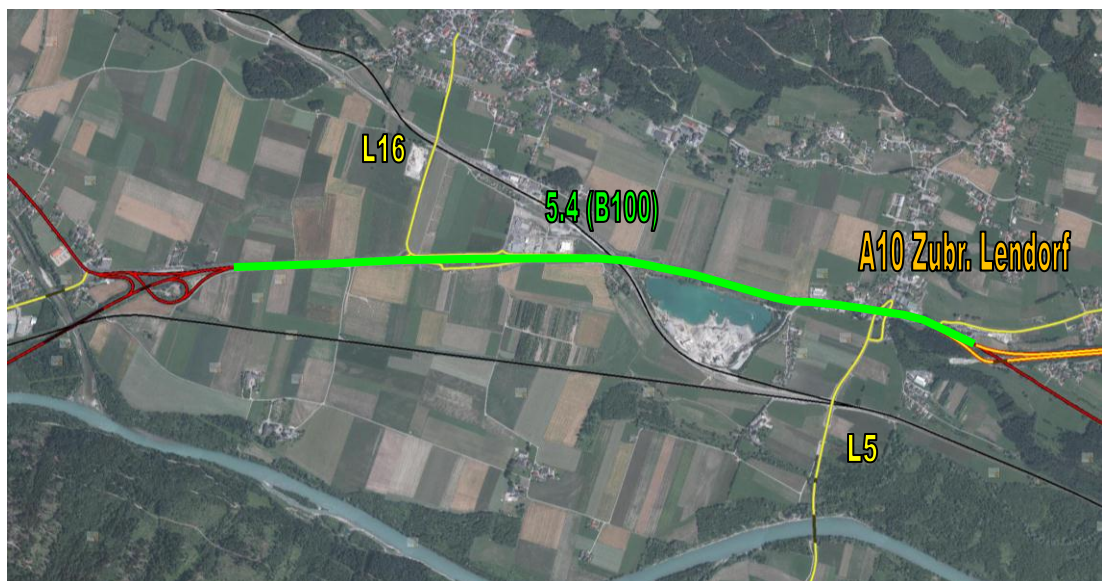


Bild: Abschnitt 5.4

6.6 BEZIRK WOLFSBERG

Gegenstand der Untersuchung sind folgende Straßenzüge:

- B70 Packer Straße
- B70a Packer Straße Abzw. Wolfsberg

Diese Abschnitte führen durch folgende Gemeinden:

- St. Andrä
- Wolfsberg

Abschnitte:

- Der Abschnitt 6.1 (B70) beginnt im Norden beim Knoten der B70 mit dem Autobahnzubringer Nord und endet im Süden beim Knoten der B70 mit der L142.
- Der Abschnitt 6.2 (B70) beginnt bei der Autobahnanschlussstelle St. Andrä und geht bis zur Kreuzung der B70 und der L135.
- Der Abschnitt 6.3 (B70a) beginnt beim Knoten der B70a mit der B70 und geht bis zum Autobahnanschlussstelle Wolfsberg Süd.

Das Hauptaugenmerk ist auf den Bereich km 91,094 bis km 91,383 der B70 zu legen, da hier eine hohe Bevölkerungsdichte in einem Bereich mit Grenzwertüberschreitungen vorherrscht (**Hot-Spot**).

Der untersuchte Bereich umfasst geschlossene Bebauung mit gemischter Nutzung (Gewerbe und Wohnen). Durch die Verkehrsbelastungen auf der B70 werden vor allem im Zeitraum Nacht die Immissionsschwellenwerte für Wohnnutzung überschritten.

Für die genaue Darstellung sowie das geplante Maßnahmenbündel siehe Kapitel 9.6.

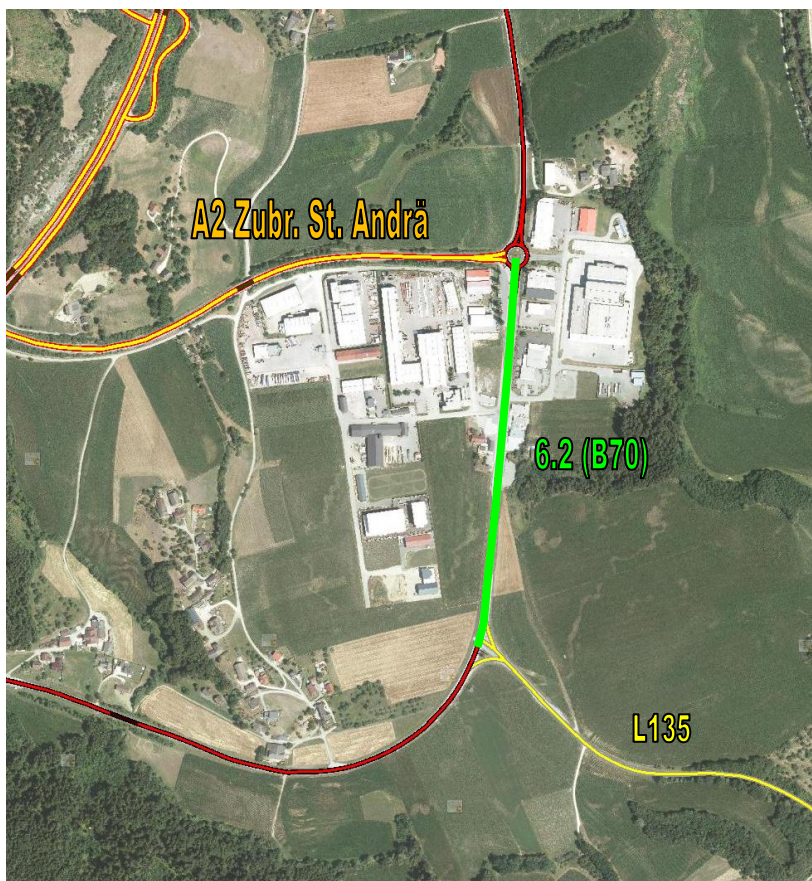


Bild: Abschnitt 6.2

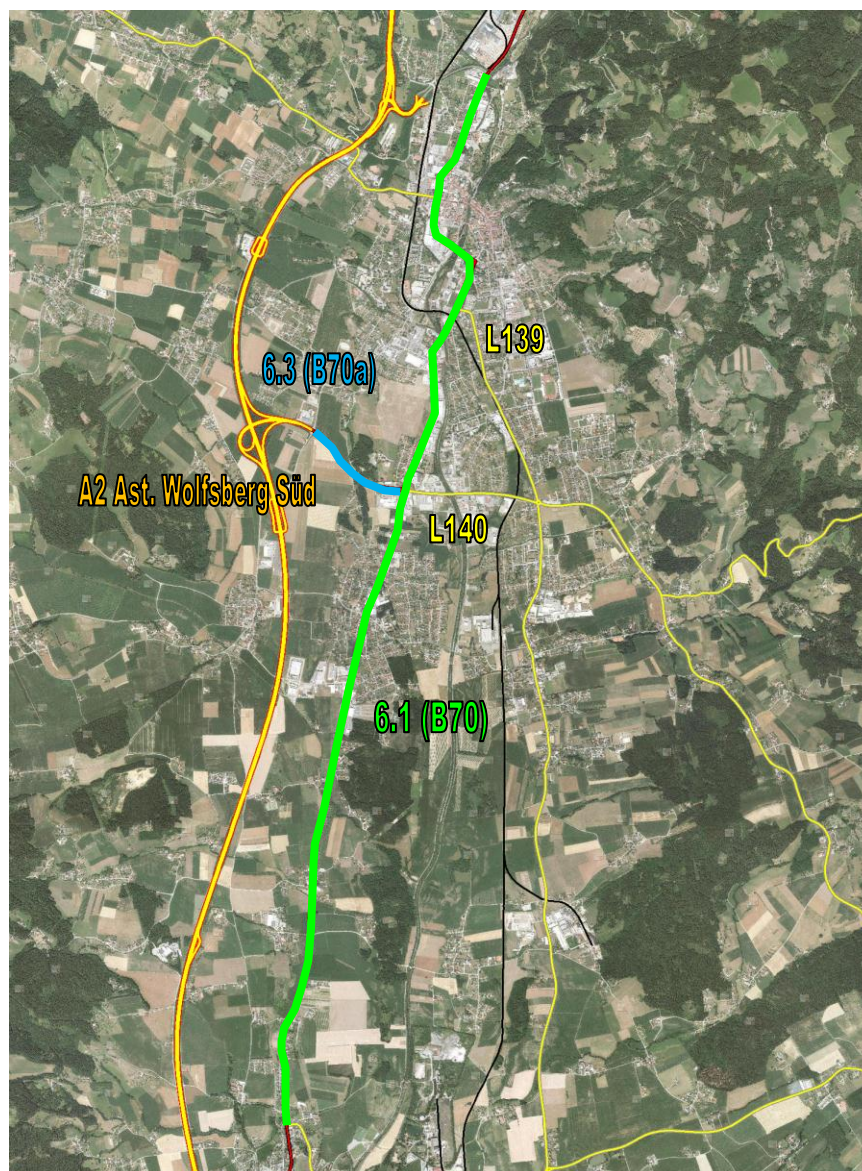


Bild: Abschnitt 6.1 und 6.3

6.7 BEZIRK VÖLKERMARKE

Gegenstand der Untersuchung sind folgende Straßenzüge:

- B70 Packer Straße
- B82 Seeberg Straße

Diese Abschnitte führen durch folgende Gemeinden:

- Eberndorf
- Völkermarkt

Anmerkung:

Der Straßenabschnitt der B82 vom Kreisverkehr bis zur Einbindung in die neue Umfahrung ist seit 2010 Gemeindestraße. Die Verkehrsbelastung liegt unter der Grenze für Hauptverkehrsstraßen gemäß Umgebungslärmregime. Nach aktuellem Stand ist hier keine strategische Lärmkarte und keine Aktionsplanung zu erstellen.

Abschnitte:

- Der Abschnitt 7.1 (B70) beginnt bei der Autobahnanschlussstelle Völkermarkt Ost und endet vor dem Kreisverkehr bei km 124,873 der B70.
- Der Abschnitt 7.2 (B82) beginnt beim Kreisverkehr in Völkermarkt (B70 km 124,010) und endet in Kühnsdorf im Kreuzungsbereich der B82, L128 und L116.

Der hauptsächlich betroffene Bereich erstreckt sich von km 123,860 bis km 124,163 der B70, da hier eine hohe Bevölkerungsdichte in einem Bereich mit Grenzwertüberschreitungen vorherrscht (**Hot-Spot**).

Der untersuchte Bereich umfasst offene Bebauung mit gemischter Nutzung (Gewerbe und Wohnen).

Für die genaue Darstellung sowie das geplante Maßnahmenbündel siehe Kapitel 9.7.

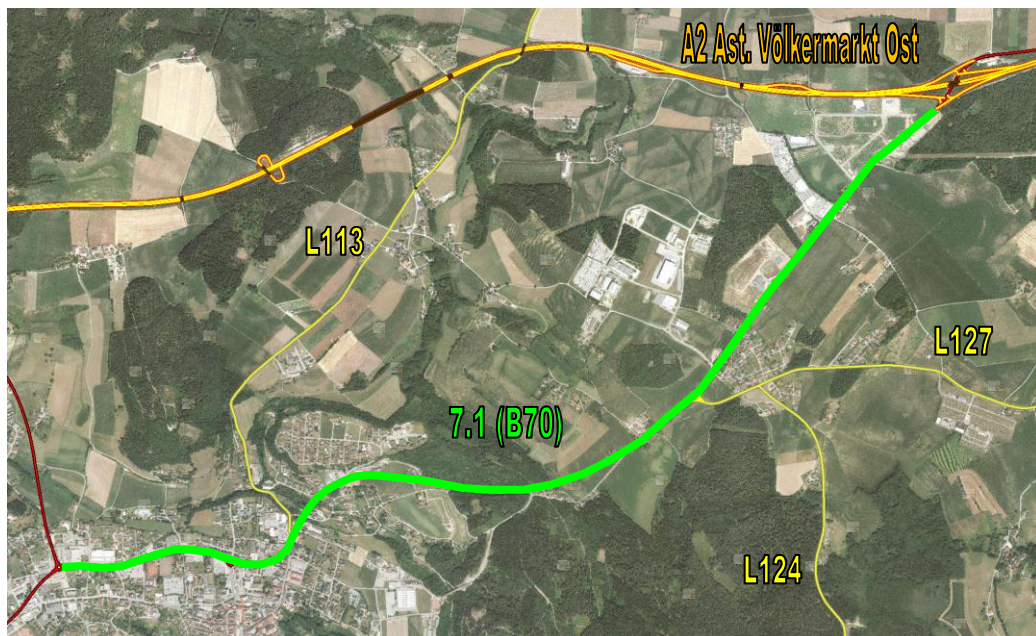


Bild: Abschnitt 7.1

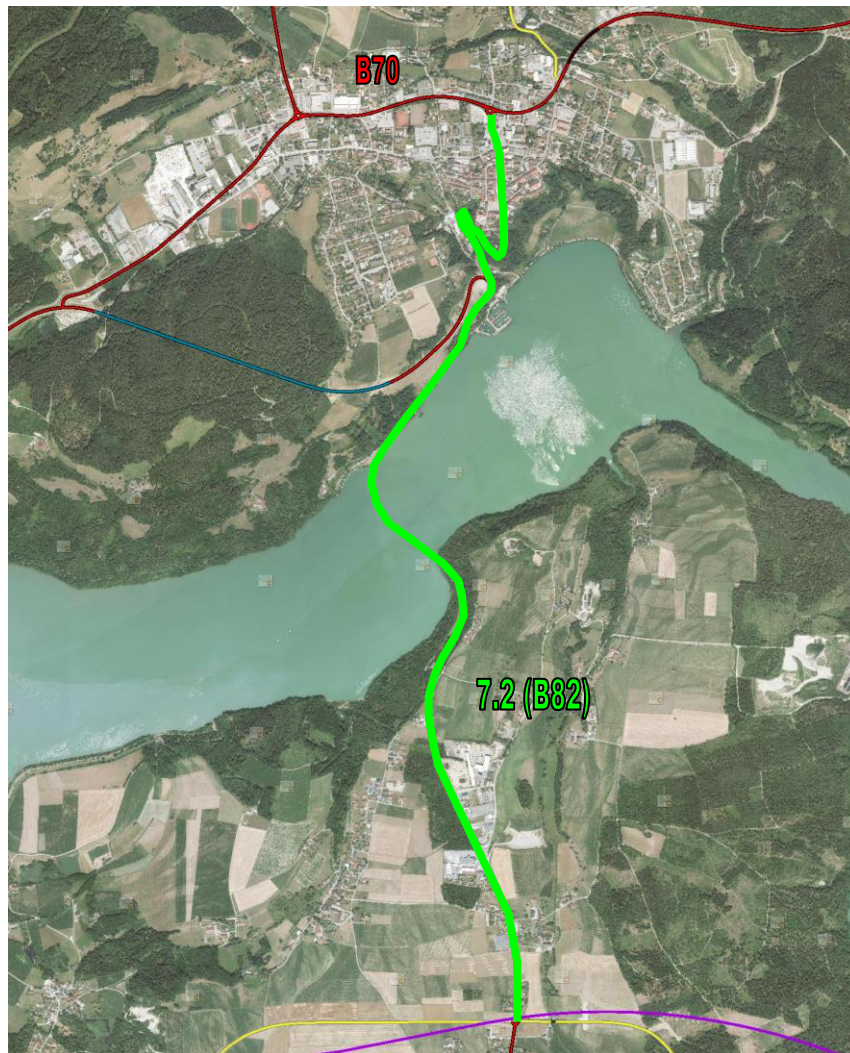


Bild: Abschnitt 7.2

6.8 BEZIRK SANKT VEIT AN DER GLAN

Gegenstand der Untersuchung sind folgende Straßenzüge:

- B94 Ossiacher Straße
- B317 Friesacher Straße

Diese Abschnitte führen durch folgende Gemeinden:

- Althofen
- Frauenstein
- Friesach
- Kappel am Krappfeld
- Micheldorf
- Mölbling
- Sankt Georgen am Längsee
- Sankt Veit an der Glan
- Straßburg

Abschnitte:

- Der Abschnitt 8.1 (B94) beginnt östlich von Sankt Veit an der Glan im Übergangsbereich von der B317 auf die B94 und erstreckt sich bis zum Kreuzungsbereich der B94 und der L72.
- Der Abschnitt 8.2 (B317) beginnt ebenfalls im Übergangsbereich von der B94 auf die B317 und endet an der Landesgrenze bei km 23,430.

Das Hauptaugenmerk ist auf den Bereich km 4,981 bis km 5,330 der B94 zu legen, da hier eine hohe Bevölkerungsdichte in einem Bereich mit Grenzwertüberschreitungen vorherrscht (**Hot-Spot**).

Der untersuchte Bereich umfasst offene Bebauung mit gemischter Nutzung (Gewerbe und Wohnen).

Für die genaue Darstellung sowie das geplante Maßnahmenbündel siehe Kapitel 9.8.

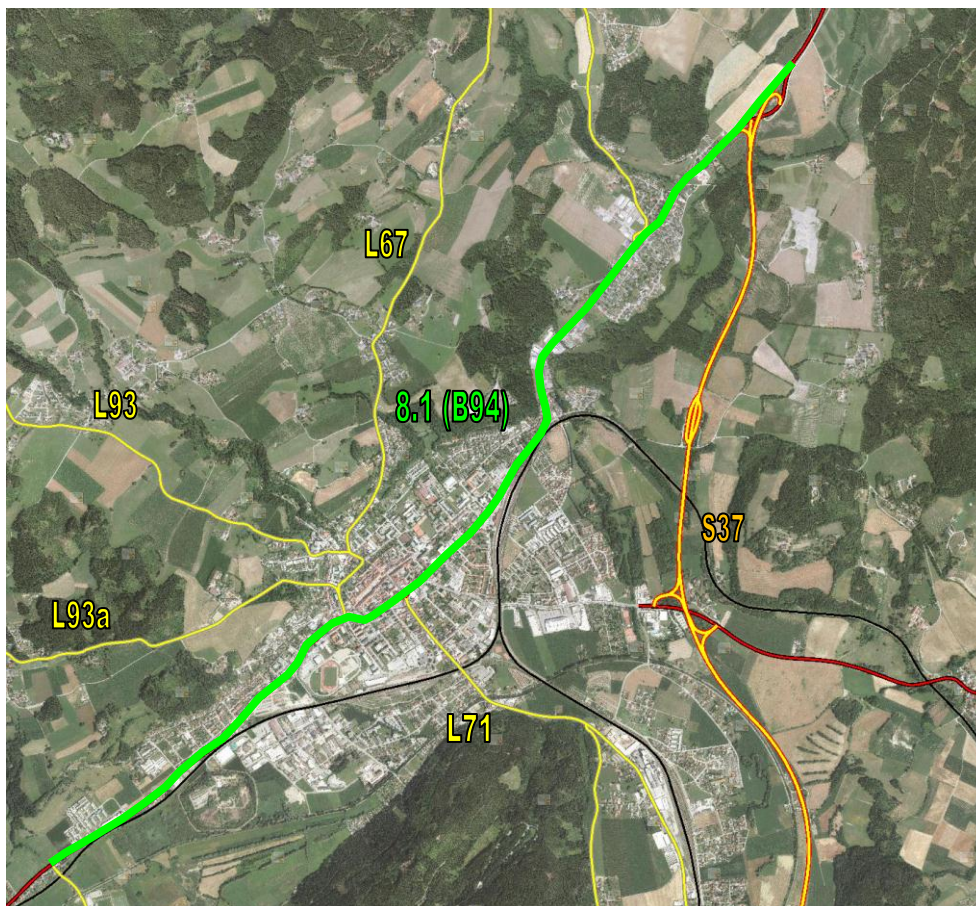


Bild: Abschnitt 8.1

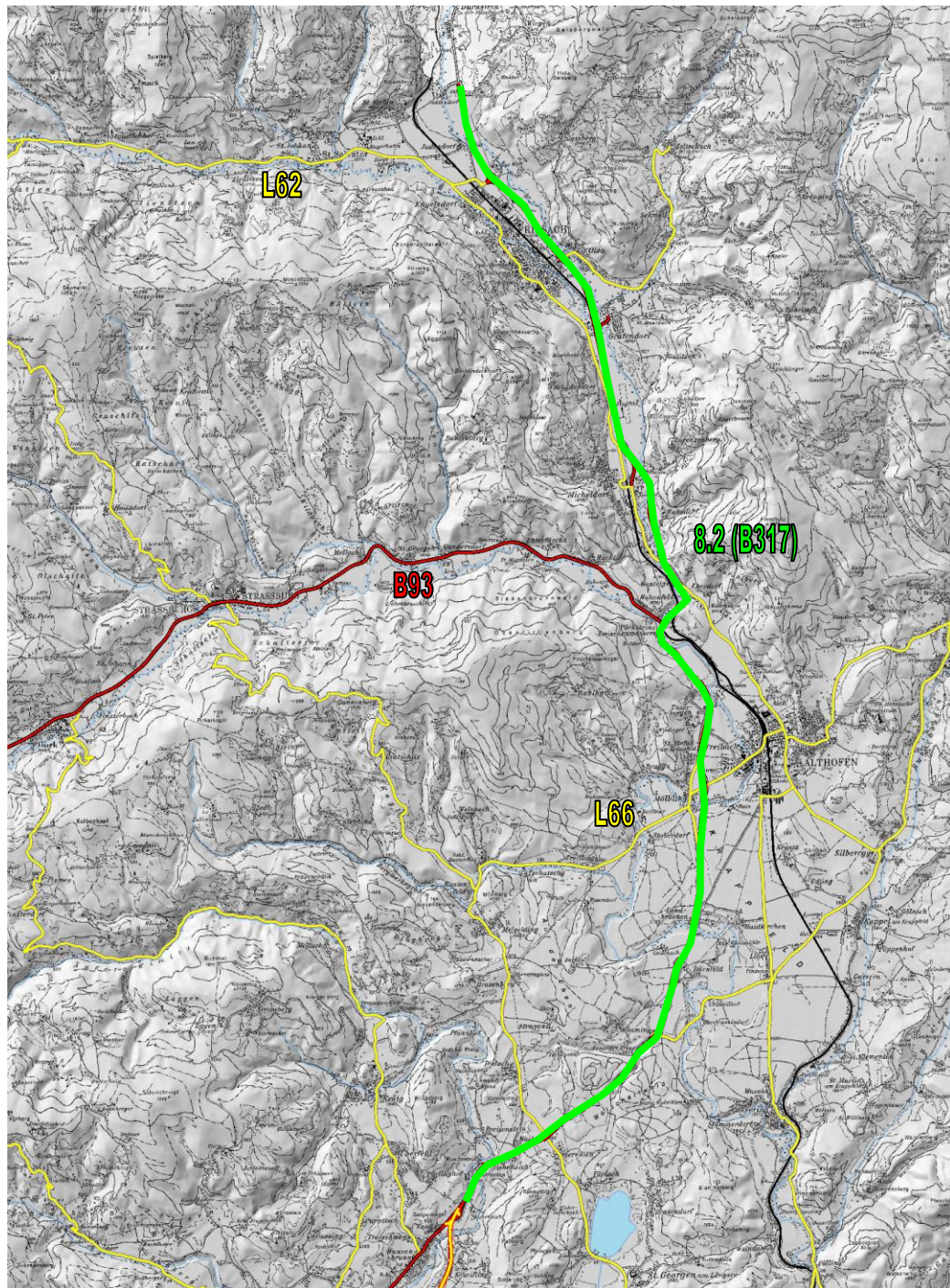


Bild: Abschnitt 8.2

6.9 BEZIRK HERMAGOR

Gegenstand der Untersuchung sind folgende Straßenzüge:

- B111 Gailtal Straße
- B87 Weißensee Straße

Alle Abschnitte befinden sich in der Gemeinde Hermagor.

Abschnitte:

- Der Abschnitt 9.1 (B87) beginnt im Westen beim Knoten der B87 mit der L29 und geht bis zur Kreuzung der B87 und der B111.
- Der Abschnitt 9.2 (B111) beginnt an der Ortseinfahrt Hermagor und endet im Kreuzungsbereich B111 und L23.

Eine Hot-Spot-Analyse in diesem Bereich hat ergeben, dass verglichen mit anderen Hot-Spots in Kärnten, der Einwohnergleichwert unterdurchschnittlich klein ist und daher im Bezirk Hermagor kein spezieller Hot-Spot untersucht wird.

Für die genaue Darstellung siehe Kapitel 9.9.

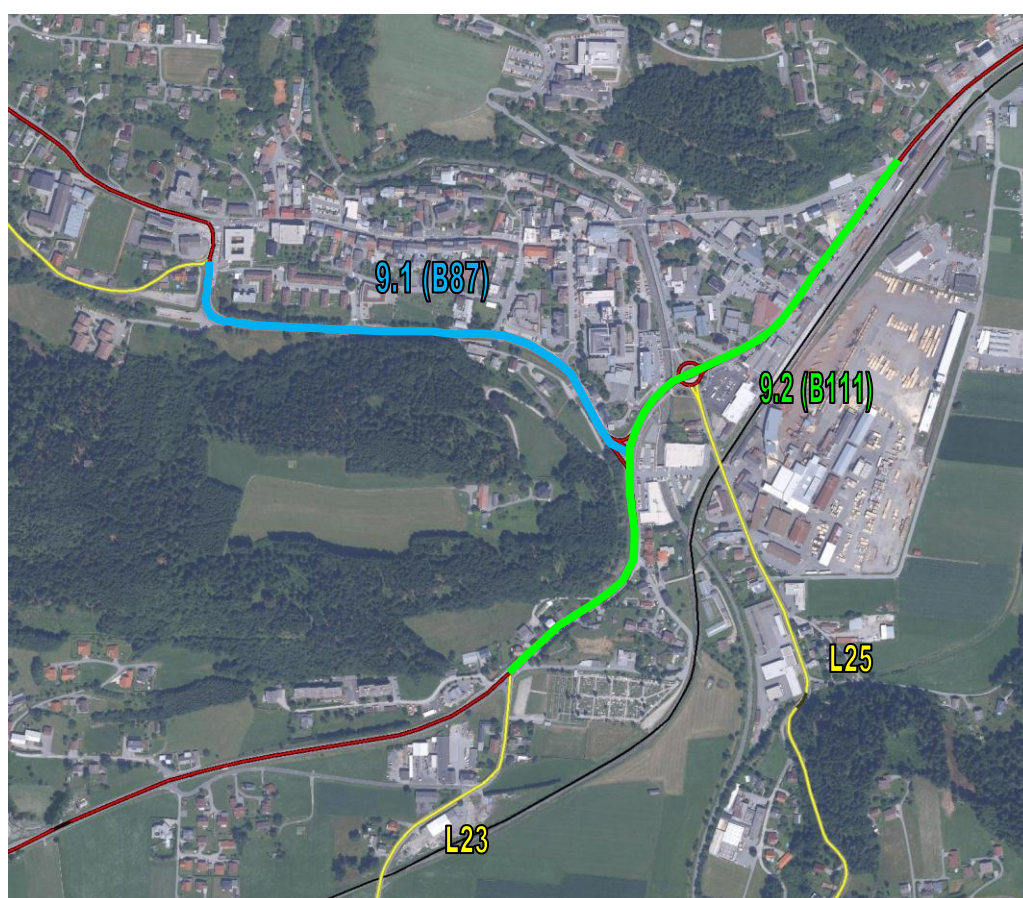


Bild: Abschnitt 9.1 und 9.2

6.10 BEZIRK FELDKIRCHEN

Gegenstand der Untersuchung sind folgende Straßenzüge:

- B94 Ossiacher Straße
- B95 Turracher Straße.

Diese Abschnitte führen durch folgende Gemeinden:

- Feldkirchen in Kärnten
- Steindorf am Ossiachersee

Abschnitte:

- Der Abschnitt 10.1 (B94) beginnt im Osten von Feldkirchen in Kärnten auf der B94 im Einbindungsbereich der B95 und endet im Kreuzungsbereich B94 und B95 im Nord-Westen von Feldkirchen in Kärnten.
- Der Abschnitt 10.2 (B94) beginnt bei km 38,035 und endet bei km 39,350. Dieser Abschnitt befindet sich in der Gemeinde Steindorf am Ossiacher See.
- Der Abschnitt 10.3 (B95) beginnt bei km 17,678 an der Gemeindegrenze Klagenfurt am Wörthersee und erstreckt sich an der B95 bis zum Einbindungsbereich der B94 im Nord-Westen von Feldkirchen in Kärnten.

Auch im Bezirk Feldkirchen hat eine Hot-Spot-Analyse keinen Bereich mit einem hohen Einwohnergleichwert ergeben.
Für die genaue Darstellung siehe Kapitel 9.10.

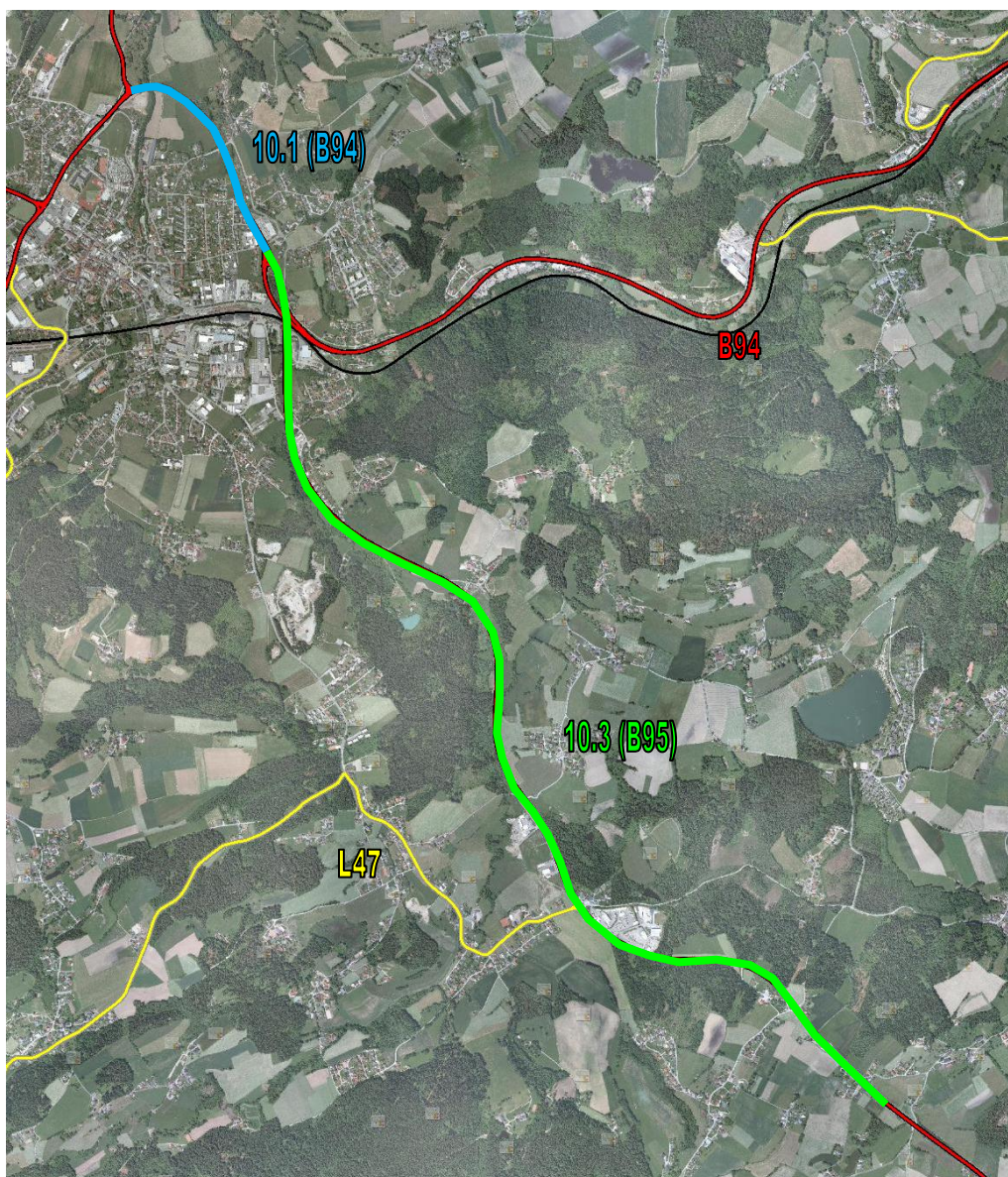


Bild: Abschnitt 10.1 und 10.3



Bild: Abschnitt 10.2

7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Die Öffentlichkeit wurde in die Aktionsplanung Kärnten entsprechend dem Kärntner Umweltplanungsgesetz (insbesondere §8 und §10) eingebunden (entsprechend den Angaben im Kärntner Straßengesetz §62f). Darin ist vorgesehen, dass ein Entwurf zur Aktionsplanung innerhalb der Frist von 4 Wochen während der Amtsstunden zur öffentlichen Einsichtnahme aufliegt und dass innerhalb der Frist jedermann, der ein Interesse glaubhaft macht, zum Entwurf Stellung nehmen kann.

Der Entwurf war unter folgender Adresse einzusehen:

Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 7 – Kompetenzzentrum Wirtschaftsrecht und Infrastruktur
Mießtaler Straße 1
9021 Klagenfurt am Wörther See

Der Beginn und das Ende der Auflagefrist von 4 Wochen wurde in der Kärntner Landeszeitung am 21.11.2013 veröffentlicht: 25.11.2013 bis zum 23.12.2013.

Weiters wurde der Entwurf zur Aktionsplanung auch an die öffentlichen Umweltstellen des Landes zur Stellungnahme übermittelt.

Zusätzlich wurde der Entwurf auf www.lärminfo.at veröffentlicht.

Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Kärnten konnten innerhalb der Auflagefrist entweder per Post, Fax oder E-Mail an die folgenden Adressen gerichtet werden

Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 7 – Kompetenzzentrum Wirtschaftsrecht und Infrastruktur
Mießtaler Straße 1
9021 Klagenfurt am Wörther See

e-mail – Adresse: abt7.post@ktn.gv.at
Fax: 050/536-17070

Abgegebene Stellungnahmen waren entsprechend §10 des Kärntner Umweltplanungsgesetzes zu behandeln:

„Vor der Beschlussfassung über den Plan oder das Programm hat die Planungsbehörde den Umweltbericht und die im Konsultationsverfahren abgegebenen Stellungnahmen einschließlich der Ergebnisse allfälliger grenzüberschreitender Konsultationen bei der weiteren Ausarbeitung des Entwurfs und vor Erlassung des Plans oder Programms in Erwägung zu ziehen.“

Es sind keine Stellungnahmen eingelangt.

8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

In vielen Fällen sind bereits im Vorfeld der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie Einzelmaßnahmen oder Programme zur Reduktion der Lärmbelastung der Bevölkerung gestartet worden.

Auf den von der Aktionsplanung betroffenen Straßenabschnitten wurden folgende Lärmschutzmaßnahmen bereits durchgeführt:

8.1 BEZIRK KLAGENFURT-STADT:

Abschnitt 1.1 B70 Packer Straße km 143,134 bis km 151,404

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Kuess	144,200	85	3,0	38.000	1986
Umfahrung Aich	144,600	200	3,0	30.000	1986
Umfahrung Aich – Ergänzung	144,800	400	k.a.	100.000	1995
Haus Ruess	145,870	56	3,0	28.000	1991
Osteinfahrt Klagenfurt	146,543	235	3,5	107.000	1999

Abschnitt 1.2 B70c Packer Straße Abzw. Klagenfurt km 0,000 bis km 5,06

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Jantschgasse	3,325	500	3,0	225.000	2010
LSW-Privat, Westausfahrt Klagenfurt	3,530	600	5,0	k.a.	2010

Abschnitt 1.3 B70d Harbacher Straße km 0,000 bis km 9,720

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Südring / St. Ruprecht*	4,500	523	2,5	405.000	2012
Südring, Kreuzung mit B91	5,260	150	3,0	60.600	1998
LSW-Privat, A. u. S. Sima	5,526	24	2,0	k.a.	2010
Sumpfweg	7,585	190	3,0	99.950	2006

*Umsetzung aus Aktionsplan 2008

Abschnitt 1.4 B83 Kärntner Straße km 301,377 bis km 305,450

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Lendorf Teil 1	301,750	200	3,0	70.000	1995
Lendorf Teil 2	301,950	50	4,0	15.000	1995
Lendorf Teil 3	302,000	260	4,0	100.000	1995
Lendorf Süd Teil 1	302,755	115	3,5	70.000	1995
Lendorf Süd Teil 2	302,885	130	3,5	38.000	1995

Abschnitt 1.5 B83 Kärntner Straße km 306,400 bis km 311,753

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Haus Lanjus	310,070	230	3,0	67.000	1994

Abschnitt 1.6 B91 Loiblpass Straße km 0,000 bis km 4,876

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Kometter	3,260	139	3,4	74.922	2008
Südausf. Klgt. (Neudorf) Teil 2	3,634	710	4,0	228.000	1992
Südausf. Klgt. (Neudorf) Teil 1	3,848	620	2,5	191.000	1992
Südausf. Klgt. Ergänzung Teil 2	4,550	110	2,3	36.000	1998

Abschnitt 1.7 B92 Görtschitztal Straße km 62,260 bis km 64,043

Keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen

Abschnitt 1.8 B95 Turracher Straße km 3,846 bis km 10,308

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Umlegung Lendorf Teil 2	4,200	1460	2,0	146.000	1995
Umlegung Lendorf Teil 1	4,200	1030	2,0	103.000	1995
Pitzelstätten (Einzelobjekt)	5,590	126	2,0	40.000	1995
Wölfnitz Teil 1 (Süd)	6,157	1373	k.a.	320.000	1993
Wölfnitz Teil 2 (Nord)	7,409	358	2,0	110.000	1993
Ponfeld 1	8,748	220	2,7	86.350	2009

Abschnitt 1.9 L76 Annabichler Straße km 0,000 bis km 1,400

Keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen

Abschnitt 1.10 L97 Keutschacher Straße km 0,000 bis km 2,160

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Viktring	1,650	470	2,5	235.000	2008

Abschnitt 1.11 L100 Miegerer Straße km 0,000 bis km 1,031
Keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen

8.2 BEZIRK KLAGENFURT-LAND:

Abschnitt 2.1 B70 Packer Straße km 142,244 bis km 143,134

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Siedlung Schloss Rain	142,410	120	2,3	64.000	1990
Niederdorf-Messnersiedlung	142,830	666	2,5	147.000	1988

Abschnitt 2.2 B83 Kärntner Straße km 311,753 bis km 318,080
Keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen

Abschnitt 2.3 B91 Loiblpass Straße km 4,876 bis km 13,130

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Südausf. Klgt. Teil 4 (Lambichl)	4,910	110	2,0	40.000	1992
Südausf. Klgt. Ergänzung Teil 1	4,940	65	2,5	22.000	1998
Südausf. Klgt. Teil 3 (Lambichl)	5,055	80	1,5	21.000	1992
Mauthner	7,000	50	3,3	38.106	2006
Kirschentheuer Teil 1	12,290	340	2,0	41.000	1997
Kirschentheuer Teil 4	12,600	70	3,5	30.000	1997
Kirschentheuer Teil 2	12,715	110	2,0	33.000	1997
Kirschentheuer Teil 3b	12,825	100	2,0	9.000	1997
Kirschentheuer Teil 3a	13,000	50	1,5	3.500	1997

Abschnitt 2.4 B92 Görtschitztal Straße km 62,050 bis km 62,260
Keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen

Abschnitt 2.5 B95 Turracher Straße km 10,308 bis km 17,678

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Moosburg	13,500	281	2,0	190.000	2009

Abschnitt 2.6 L100 Miegerer Straße km 1,031 bis km 1,690
Keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen

8.3 BEZIRK VILLACH-STADT:

Abschnitt 3.1 B83 Kärntner Straße km 338,550 bis km 351,584

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Wernberg Ortszentrum	336,988	114	2,0	34.000	1997
Wernberg 1	338,020	420	2,5	155.000	1997
Wernberg 2	338,440	180	3,5	90.000	1998
Wernberg Teil 2	339,400	540	2,7	155.000	1995
LSW Hans Leeb Weg Zauchen	339,424	476	4,7	277.125	2009
Zauchen Teil 1	339,435	470	2,5	160.000	1995
Villach Ost Wand 1	341,135	420	2,5	180.000	1989
Villach Ost – Fleetseeweg	341,370	230	2,0	30.000	1990
Villach Ost Wand 2	341,633	200	2,0	160.000	1989
Villach Ost (Neulandskron)	342,510	170	2,0	58.000	1991
LSW-Privat	342,920	70	2,5	k.a.	k.a.
Villach Ost - Wand 5	343,005	145	2,5	45.000	1989
Villach Ost – Wand 7	343,588	274	2,0	81.000	1989
Villach Ost, Haus Kaspar	343,630	55	1,8	15.000	1999
Villach, Tschinowitzer Weg	346,240	280	2,5	160.000	1994

Abschnitt 3.2 B84 Faakersee Straße km 0,000 bis km 2,950

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
LSW-Privat	0,820	38	2,2	k.a.	2008
Maria Gail Ergänzung	2,543	256	3,0	66.000	1995
Maria Gail Alt	2,733	66	1,0	10.000	1990

Abschnitt 3.3 B86 Villacher Straße km 0,110 bis km 6,380

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Pogöriach Teil 2 (Ostseite)	1,895	172	2,0	47.000	1987
Pogöriach Teil 1 (Westen)	1,920	130	2,0	38.000	1987
LSW-Privat	2,250	15	2,0	k.a.	2001
Vorgartenstraße	2,577	360	2,3	190.000	2006
Möltschach Nord Wand 1 +2	3,700	320	2,0	181.200	2011
Möltschach Süd Wand 4	4,500	152	3,2	12.192	2012

Abschnitt 3.4 B94 Ossiacher Straße km 48,415 bis km 52,130

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Villach St. Ruprecht Teil 1	48,430	350	2,5	100.000	k.a.
Villach St. Ruprecht Teil 2	48,450	420	2,0	30.000	k.a.
Zwischenbergen	49,903	313	2,3	78.500	1992
Villach Ost - Wand 8	51,180	264	2,0	83.000	1990
Villach Ost – Wand 6	51,570	300	2,5	51.000	1990

Abschnitt 3.5 B100 Drautal Straße km 0,000 bis km 5,051

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Villach Nord Teil 1 (Vassach)	0,000	700	2,0	205.000	1997
LSW-Privat	0,270	240	2,0	k.a.	k.a.
St. Leonhard	0,410	200	2,5	95.000	2007
Villach Nord Teil 2 (Rennstein)	1,644	176	1,5	45.000	1997

Abschnitt 3.6 L49 Ossiacher-Südufer Straße km 0,000 bis km 2,540

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
LSW-Privat	0,000	210	2,0	k.a.	k.a.
LSW-Privat	0,240	80	3,0	k.a.	2007

8.4 BEZIRK VILLACH-LAND:

Abschnitt 4.1 B83 Kärntner Straße km 326,600 bis km 329,550
Keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen

Abschnitt 4.2 B83 Kärntner Straße km 335,150 bis km 338,550
Keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen

Abschnitt 4.3 B83 Kärntner Straße km 351,584 bis km 354,715

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Haus Mikl in Hart	353,980	30	k.a.	13.500	1994
LSW-Privat	354,173	50	3,9	36.120	2007

Abschnitt 4.4 B94 Ossiacher Straße km 48,000 bis km 48,415
Keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen

Abschnitt 4.5 B98 Millstätter Straße km 33,400 bis km 42,327

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
LSW-Privat	34,840	265	2,3	k.a.	k.a.

Abschnitt 4.6 B100 Drautal Straße km 5,051 bis km 16,680

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Töplitsch	8,143	1560	2,5	510.000	2006
LSW Töplitsch Nord	10,000	497	2,5	350.000	2009
LSW Am Zödl	15,315	85	2,5	24.223	2009
LSW-Privat	16,336	83	2,7	k.a.	k.a.

8.5 BEZIRK SPITTAL AN DER DRAU:

Abschnitt 5.1 B98 Millstätter Straße km 0,000 bis km 6,535
Keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen

Abschnitt 5.2 B99 Katschberg Straße km 88,544 bis km 91,230
Keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen

Abschnitt 5.3 B100 Drautal Straße km 31,415 bis km 36,500
Keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen

Abschnitt 5.4 B100 Drautal Straße km 41,776 bis km 44,989
Keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen

8.6 BEZIRK WOLFSBERG:

Abschnitt 6.1 B70 Packer Straße km 89,970 bis km 99,158

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Kindergarten Wolfsberg	91,640	180	3,3	74.169	1994
Lavantbrücke Wolfsberg	92,400	30	1,0	5.000	1995
LSW-Privat	92,687	50	2,8	18.000	2007
LSW-Privat	93,640	60	2,1	k.a.	2005
Bereich Kreuzung – Kleinedling	94,800	562	3,5	k.a.	2009
St. Stefan Kleinedling 1	95,000	612	3,2	470.000	2009
Wölzing	98,814	147	3,5	115.700	2003

Abschnitt 6.2 B70 Packer Straße km 101,960 bis km 102,600
Keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen

Abschnitt 6.3 B70a Packer Straße Abzw. Wolfsberg/Süd km 0,000 bis km 0,944

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
B70a – Autobahnzubringer A2	0,000	186	5,0	105.000	2010

8.7 BEZIRK VÖLKERMARKT:

Abschnitt 7.1 B70 Packer Straße km 119,300 bis km 124,873
Keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen

Abschnitt 7.2 B82 Seeberg Straße km 27,264 bis km 32,150
Keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen

8.8 BEZIRK SANKT VEIT AN DER GLAN:

Abschnitt 8.1 B94 Ossiacher Straße km 0,000 bis km 6,400
Keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen

Abschnitt 8.2 B317 Friesacher Straße km 23,430 bis km 283,070

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Parkplatz Umfahrung Hirt	32,220	125	2,0	12.500	1989
Umfahrung Mölbling Teil 1	272,000	150	1,0	7.500	1994
Umfahrung Mölbling Teil 2	273,000	980	2,0	116.000	1994
Umfahrung Mölbling Teil 3	273,260	60	1,0	9.000	1994
Dürnfeld Teil 1	276,320	300	2,0	30.000	2001
Dürnfeld Teil 2	276,410	490	2,0	56.000	2001
Mail Teil 1	281,370	250	3,5	40.000	2001
Mail Teil 2	281,700	112	3,0	45.000	2001

8.9 BEZIRK HERMAGOR:

Abschnitt 9.1 B87 Weißensee Straße km 25,950 bis km 26,702
Keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen

Abschnitt 9.2 B111 Gailtal Straße km 30,400 bis km 31,340
Keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen

8.10 BEZIRK FELDKIRCHEN:

Abschnitt 10.1 B94 Ossiacher Straße km 26,074 bis km 28,225

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Feldkirchen Ost Teil 2	26,420	380	2,5	240.011	2003
Feldkirchen Ost Teil 1	26,530	500	2,5	193.050	2003
Feldkirchen Milesistraße	27,820	122	2,5	140.000	2003
Feldkirchen Milesistraße	27,840	129	2,0	47.250	2003

Abschnitt 10.2 B94 Ossiacher Straße km 38,035 bis km 39,950
Keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen

Abschnitt 10.3 B95 Turracher Straße km 17,678 bis km 23,250

LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
Laboisen	21,920	340	4,0	157.000	1995

9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG

Für die Untersuchungen wurden zur Ermittlung der Erfordernis von Maßnahmen im Rahmen der Aktionsplanung der L_{night} und die Anzahl der betroffenen Personen, die mit Hauptwohnsitz gemeldet sind, herangezogen. Unter einem Hauptwohnsitz (HWS) wird daher im Rahmen der Aktionsplanung eine „Person“, gemeldet mit Hauptwohnsitz“ verstanden.

Bei jenen Objekten, die Pegelwerte über dem Schwellenwert aufweisen, wurden zumindest Lärmschutzfenster vorgesehen, schon vorhandene LSF sind nicht berücksichtigt worden, da teilweise die Durchführung der Förderung 6 bis 23 Jahre zurückliegt.

Bei der Kostenschätzung wurde von 2,5 Personen pro Haushalt ausgegangen. Der aktuelle durchschnittliche Förderbetrag pro Haushalt beträgt ca. 1.600 €.

Entsprechend der Umgebungslärmrichtlinie werden vor allem Maßnahmen in der Aktionsplanung detailliert angeführt, die einen Realisierungsrahmen von etwa 5 Jahren haben.

Für die einzelnen Untersuchungsabschnitte wurden verschiedene Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündel auf deren Wirksamkeit und Umsetzbarkeit geprüft. Die wesentlichsten Einzelmaßnahmen sind nachfolgend angeführt, wobei jeweils die angegebenen Einschränkungen zu berücksichtigen sind:

1.) Förderung von objektseitigen Schutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter; = „passive“ Maßnahmen). Die Förderung ist vom Besitzer des Wohnobjektes zu beantragen, die Prüfung und Genehmigung des Antrages erfolgt nach den Bestimmungen der RiLL. Der Förderbetrag kann auch für eine privat errichtete Lärmschutzwand verwendet werden.

2.) Errichtung von straßenseitigen Schutzmaßnahmen durch den Straßenerhalter (Lärmschutzwände, -wälle; = „aktive“ Maßnahmen). Für die Realisierung dieser Maßnahme ist eine lärmtechnische Projektierung entsprechend den einschlägigen Vorschriften (RiLL, RVS 04.02.11) notwendig. Unter bestimmten Rahmenbedingungen ist die Mitfinanzierung durch Dritte notwendig.

3.) Aufbringung eines lärmarmen Straßenbelages im Falle einer zukünftigen Fahrbahnsanierung um Abrollgeräusche möglichst gering zu halten.

Die Umsetzung der ausgewählten Maßnahmenbündel ist unter Berücksichtigung der jeweiligen lärmtechnischen Dringlichkeit und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Finanzmittel vorgesehen. Die Dringlichkeit ergibt sich im Wesentlichen aus der Anzahl der betroffenen Personen und der Höhe der Lärmbelastung.

9.1 BEZIRK KLAGENFURT-STADT

Im Bezirk Klagenfurt Stadt befinden sich 6.732 Anrainer in einem Pegelbereich über dem Grenzwert.

Als Maßnahme für diese Betroffenen sind objektseitige Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Im Falle des Bedarfs ist ein Antrag notwendig.

Hot-Spot:

Die Hot-Spot Analyse zeigt, dass der am meisten betroffene Abschnitt im Bezirk Klagenfurt am Wörthersee der Bereich von km 0,000 bis km 0,971 an der B91 Loiblpass Straße ist.



Bild: Hot-Spot Klagenfurt am Wörthersee

Derzeit liegen für 704 hauptgemeldete Anrainer in diesem besonders schutzwürdigen Bereich die Fassadenpegel in der Nacht über dem Schwellenwert (50 dB). Die maximalen Pegel erreichen bis zu 60 dB.

Maßnahmenbündel:

In diesem Maßnahmenbündel ist die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Für die passiven Schutzmaßnahmen ergibt die Kostenschätzung eine Summe von 451.000 €.

Mit diesem Betrag sind alle 704 betroffenen Anrainer des Hot-Spots geschützt.

9.2 BEZIRK KLAGENFURT-LAND

Im Bezirk Klagenfurt-Land liegen 1.026 hauptgemeldete Anrainer in einem Pegelbereich über dem Grenzwert. Die anteilmäßige Aufteilung der Betroffenen nach Gemeinden ist der Tabelle „Betroffene im Bezirk Klagenfurt-Land“ zu entnehmen.

Gemeinde	Betroffene
Ebenthal in Kärnten	178
Ferlach	53
Grafenstein	12
Köttmannsdorf	110
Krumpendorf am Wörthersee	337
Magdalensberg	86
Maria Rain	41
Moosburg	83
Poggersdorf	14
Pörtschach am Wörthersee	112

Tabelle: Betroffene im Bezirk Klagenfurt-Land

Als Maßnahme für die Betroffenen in allen Abschnitten sind objektseitige Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Im Falle des Bedarfs ist ein Antrag notwendig.

Eine Hot-Spot-Analyse in diesem Bereich hat ergeben, dass verglichen mit anderen Hot-Spots in Kärnten, der Einwohnergleichwert unterdurchschnittlich klein ist und daher im Bezirk Klagenfurt-Land kein spezieller Hot-Spot untersucht wird.

9.3 BEZIRK VILLACH-STADT

Im Bezirk Villach-Stadt befinden sich 17.548 hauptgemeldete Anrainer in einem Pegelbereich über dem Grenzwert.

Als Maßnahme für diese Betroffenen sind objektseitige Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Im Falle des Bedarfs ist ein Antrag notwendig.

Hot-Spot:

Laut Hot-Spot-Analyse sind folgende Abschnitte im Bezirk Villach-Stadt am meisten betroffen:

Hot-Spot 1:

B84 Faakersee Straße km 0,000 bis km 0,551

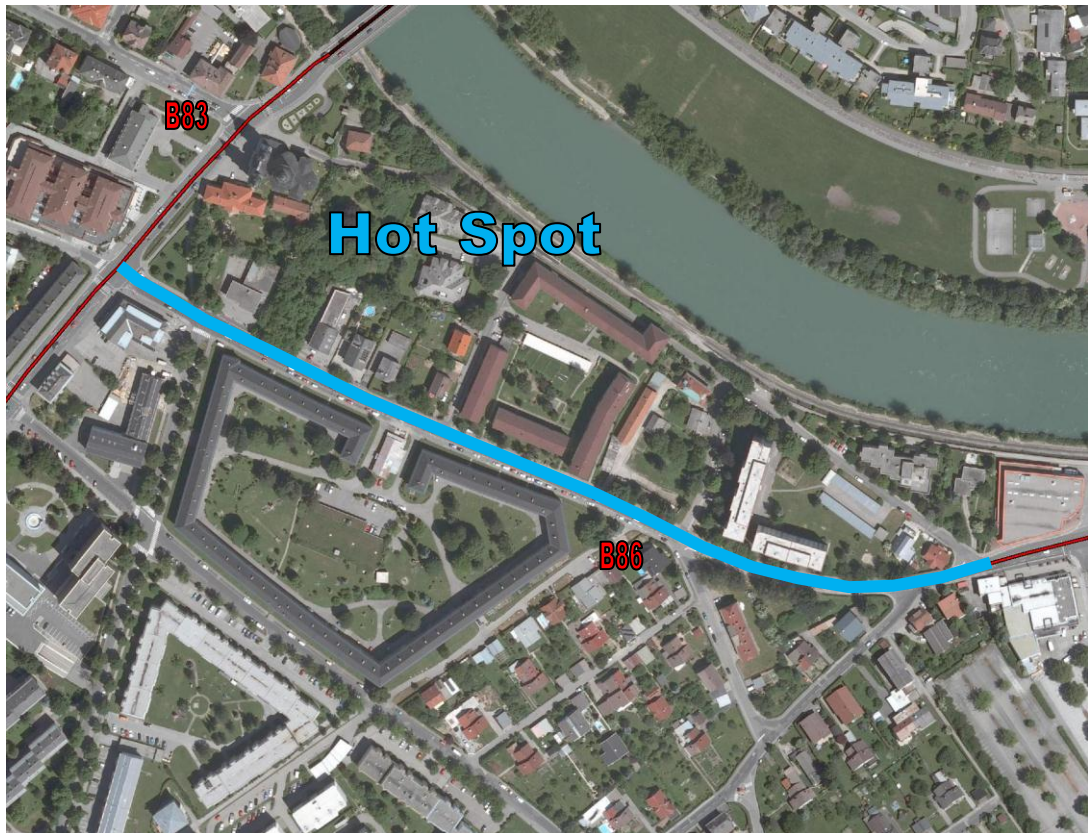


Bild: Hot-Spot 1 Villach

In diesem besonders schutzwürdigen Bereich liegen derzeit für 687 Anrainer die Fassadenpegel in der Nacht über dem Schwellenwert (50 dB). Die maximalen Pegel erreichen bis zu 60 dB.

Maßnahmenbündel:

In diesem Maßnahmenbündel ist die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Für die passiven Schutzmaßnahmen ergibt die Kostenschätzung eine Summe von 440.000 €.

Mit diesem Betrag sind alle 687 betroffenen Anrainer des Hot-Spots geschützt.

Hot-Spot 2:

B83 Kärntner Straße km 344,558 bis km 334,825

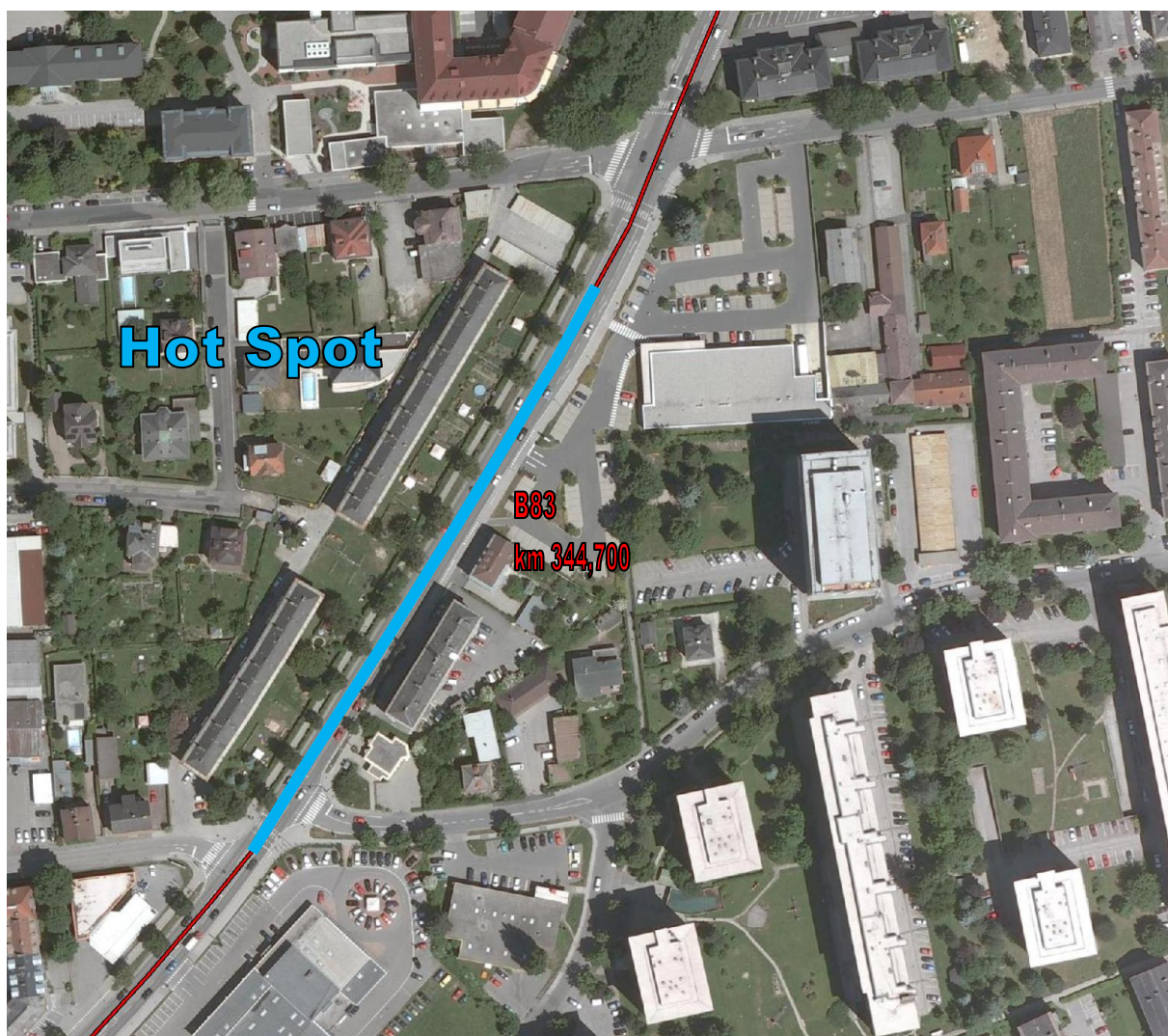


Bild: Hot-Spot 2 Villach

In diesem besonders schutzwürdigen Bereich liegen derzeit für 167 Anrainer die Fassadenpegel in der Nacht über dem Schwellenwert (50 dB). Die maximalen Pegel erreichen bis zu 65 dB.

Maßnahmenbündel:

In diesem Maßnahmenbündel ist die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Weiters wird vorgeschlagen bei einer zukünftigen Fahrbahn-sanierung in diesem Bereich einen lärmarmen Belag zu verwenden, da dies innerorts oft die einzige straßenseitig realisierbare Maßnahme zur Lärmreduktion ist. Um Rollgeräusche möglichst gering zu halten, ist bei der Herstellung der lärmarmen Deckschicht besonders auf die Qualität der Verarbeitung zu achten.

Für die passiven Schutzmaßnahmen ergibt die Kostenschätzung eine Summe von 107.000 €.

Mit diesem Betrag sind alle 167 betroffenen Anrainer des Hot-Spots geschützt.

9.4 BEZIRK VILLACH-LAND

Im Bezirk Villach-Land liegen 3.277 hauptgemeldete Anrainer in einem Pegelbereich über dem Grenzwert. Die anteilmäßige Aufteilung der Betroffenen nach Gemeinden ist der Tabelle „Betroffene im Bezirk Villach Land“ zu entnehmen.

Gemeinde	Betroffene
Arnoldstein	54
Finkenstein	66
Paternion	66
Treffen am Ossiachersee	171
Velden am Wörther See	2.595
Weißenstein	114
Wernberg	211

Tabelle: Betroffene im Bezirk Villach-Land

Als Maßnahme für die Betroffenen in allen Abschnitten sind objektseitige Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Im Falle des Bedarfs ist ein Antrag notwendig.

Hot-Spot:

Die Hot-Spot-Analyse weist für den Bezirk Villach-Land den Bereich von km 336,200 bis km 336,800 der B83 Kärntner Straße aus.

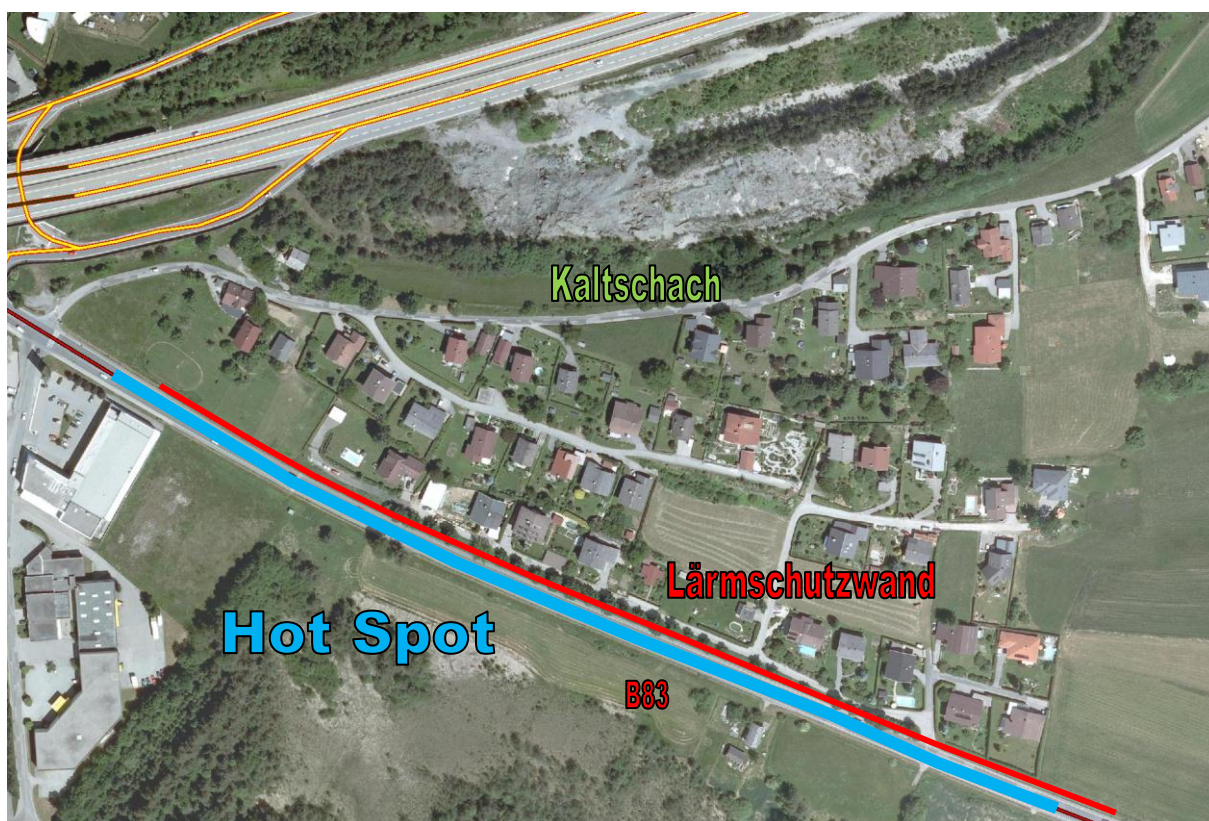


Bild: Hot-Spot Villach-Land

Derzeit liegen für 31 hauptgemeldete Anrainer in diesem besonders schutzwürdigen Bereich die Fassadenpegel in der Nacht über dem Schwellenwert (50 dB). Die maximalen Pegel erreichen bis zu 55 dB.

Maßnahmenbündel:

In diesem Maßnahmenbündel ist eine Kombination aus Lärmschutzwand und objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Eine Kostenschätzung ergibt 10.000 € für die Lärmschutzfenster (16 Anrainer) und 390.000 € für die Lärmschutzwand, in Summe also 400.000 €.

Mit diesem Betrag sind alle 31 betroffenen Anrainer des Hot-Spots geschützt.

9.5 BEZIRK SPITTAL AN DER DRAU

Im Bezirk Spittal an der Drau befinden sich 1.993 hauptgemeldete Anrainer in einem Pegelbereich über dem Grenzwert. Die anteilmäßige Aufteilung der Betroffenen nach Gemeinden ist der Tabelle „Betroffene im Bezirk Spittal an der Drau“ zu entnehmen.

Gemeinde	Betroffene
Lendorf	163
Millstatt	106
Seeboden	327
Spittal an der Drau	1.397

Tabelle: Betroffene im Bezirk Spittal an der Drau

Als Maßnahme für die Betroffenen in allen Abschnitten sind objektseitige Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Im Falle des Bedarfs ist ein Antrag notwendig.

Hot-Spot:

Die Hot-Spot-Analyse zeigt, dass der am meisten betroffene Abschnitt im Bezirk Spittal der Bereich km 34,275 bis km 34,700 an der B100 Drautal Straße ist.

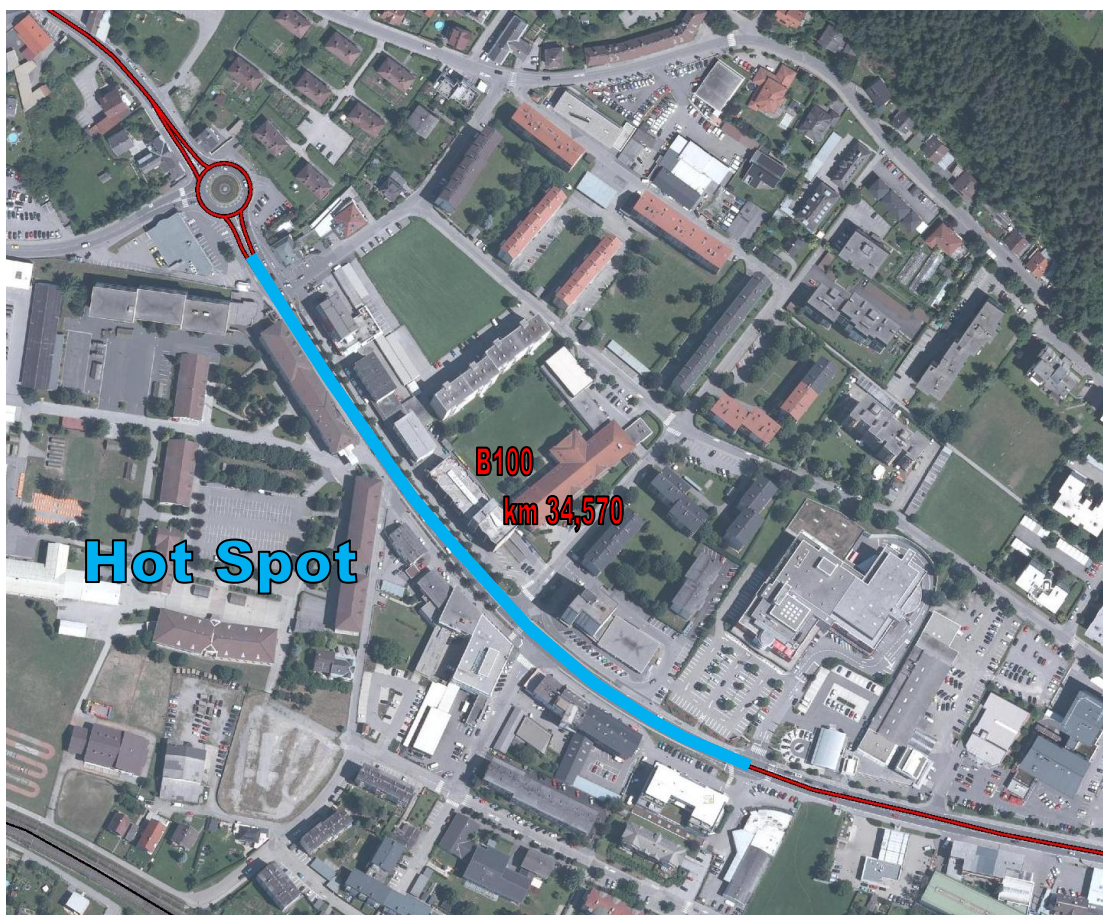


Bild: Hot-Spot Spittal

Derzeit liegen für 314 hauptgemeldete Anrainer in diesem besonders schutzwürdigen Bereich die Fassadenpegel in der Nacht über dem Schwellenwert (50 dB). Die maximalen Pegel erreichen bis zu 60 dB.

Maßnahmenbündel:

In diesem Maßnahmenbündel ist die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Für die passiven Schutzmaßnahmen ergibt die Kostenschätzung eine Summe von rund 201.000 €.

Mit diesem Betrag sind alle 314 betroffenen Anrainer des Hot-Spots geschützt.

9.6 BEZIRK WOLFSBERG

Im Bezirk Wolfsberg liegen 525 hauptgemeldete Anrainer in einem Pegelbereich über dem Grenzwert. Die anteilmäßige Aufteilung der Betroffenen nach Gemeinden ist der Tabelle „Betroffene im Bezirk Wolfsberg“ zu entnehmen.

Gemeinde	Betroffene
Sankt Andrä	123
Wolfsberg	402

Tabelle: Betroffene im Bezirk Wolfsberg

Als Maßnahme für die Betroffenen in allen Abschnitten sind objektseitige Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Im Falle des Bedarfs ist ein Antrag notwendig.

Hot-Spot:

Die Hot-Spot-Analyse zeigt, dass der am meisten betroffene Abschnitt im Bezirk Wolfsberg der Bereich km 91,094 bis km 91,390 an der B70 Packer Straße ist.



Bild: Hot-Spot Wolfsberg

Derzeit liegen für 73 hauptgemeldete Anrainer in diesem besonders schutzwürdigen Bereich die Fassadenpegel in der Nacht über dem Schwellenwert (50 dB). Die maximalen Pegel erreichen bis zu 60 dB.

Maßnahmenbündel:

In diesem Maßnahmenbündel ist die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Weiters wird vorgeschlagen bei einer zukünftigen Fahrbahnsanierung in diesem Bereich einen lärmarmen Belag zu verwenden, da dies innerorts oft die einzige straßenseitig realisierbare Maßnahme zur Lärmreduktion ist. Um Rollgeräusche möglichst gering zu halten, ist bei der Herstellung der lärmarmen Deckschicht besonders auf die Qualität der Verarbeitung zu achten.

Für die passiven Schutzmaßnahmen ergibt die Kostenschätzung eine Summe von rund 47.000 €.

Mit diesem Betrag sind alle 73 betroffenen Anrainer des Hot-Spots geschützt.

9.7 BEZIRK VÖLKERMARKT

Im Bezirk Völkermarkt liegen 281 hauptgemeldete Anrainer in einem Pegelbereich über dem Grenzwert. Die anteilmäßige Aufteilung der Betroffenen nach Gemeinden ist der Tabelle „Betroffene im Bezirk Völkermarkt“ zu entnehmen.

Gemeinde	Betroffene
Eberndorf	36
Völkermarkt	245

Tabelle: Betroffene im Bezirk Völkermarkt

Als Maßnahme für die Betroffenen in allen Abschnitten sind objektseitige Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Im Falle des Bedarfs ist ein Antrag notwendig.

Hot-Spot:

Die Hot-Spot-Analyse zeigt, dass der am meisten betroffene Abschnitt im Bezirk Völkermarkt der Bereich km 123,860 bis km 124,163 an der B70 Packer Straße ist.

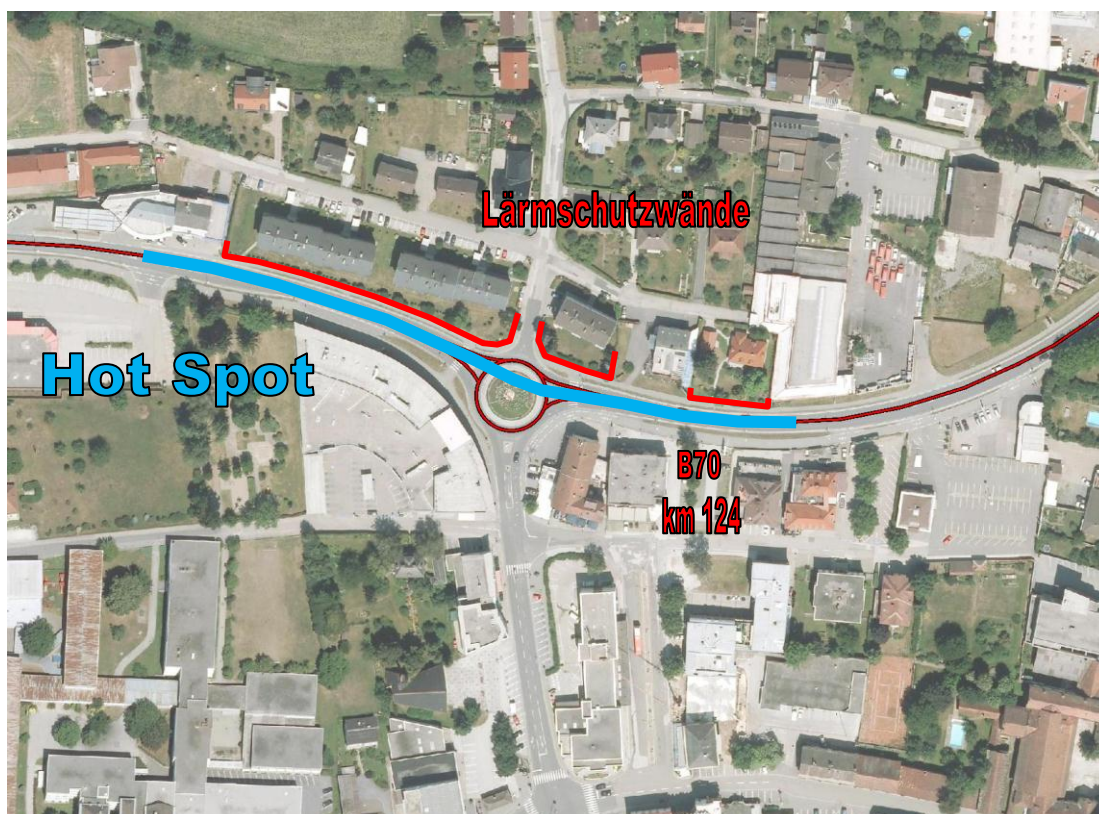


Bild: Hot-Spot Völkermarkt

Derzeit liegen für 117 hauptgemeldete Anrainer in diesem besonders schutzwürdigen Bereich die Fassadenpegel in der Nacht über dem Schwellenwert (50 dB). Die maximalen Pegel erreichen bis zu 55 dB.

Maßnahmenbündel:

Lärmschutzwände sind eine Möglichkeit den Verkehrslärm im Einflussbereich der B70 effektiv zu reduzieren (siehe Bild: Hot-Spot Völkermarkt). Zusätzlich werden Lärmschutzfenster aller über dem Schwellenwert verbleibenden Hauptwohnsitze vorgesehen.

Eine Kostenschätzung ergibt 63.000 € für die Lärmschutzfenster (98 Anrainer) und 150.000 € für die Lärmschutzwand, in Summe also 213.000 €.

Mit diesem Betrag sind alle 117 betroffenen Anrainer des Hot-Spots geschützt.

9.8 BEZIRK SANKT VEIT AN DER GLAN

Im Bezirk Sankt Veit an der Glan befinden sich 1.223 hauptgemeldete Anrainer in einem Pegelbereich über dem Grenzwert. Die anteilmäßige Aufteilung der Betroffenen nach Gemeinden ist der Tabelle „Betroffene im Bezirk Sankt Veit an der Glan“ zu entnehmen.

Gemeinde	Betroffene
Althofen	13
Frauenstein	174
Friesach	91
Kappel am Krappfeld	18
Micheldorf	48
Möbling	56
Sankt Georgen am Längsee	6
Sankt Veit an der Glan	805
Straßburg	12

Tabelle: Betroffene im Bezirk Sankt Veit an der Glan

Als Maßnahme für die Betroffenen in allen Abschnitten sind objektseitige Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Im Falle des Bedarfs ist ein Antrag notwendig.

Hot-Spot:

Die Hot-Spot-Analyse zeigt, dass der am meisten betroffene Abschnitt im Bezirk Sankt Veit an der Glan km 4,981 bis km 5,330 an der B94 Ossiacher Straße ist.



Bild: Hot-Spot Sankt Veit an der Glan

Derzeit liegen für 111 hauptgemeldete Anrainer in diesem besonders schutzwürdigen Bereich die Fassadenpegel in der Nacht über dem Schwellenwert (50 dB). Die maximalen Pegel erreichen bis zu 60 dB.

Maßnahmenbündel:

In diesem Maßnahmenbündel ist eine Kombination aus objektseitigen und straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Eine Kostenschätzung ergibt 56.000 € für die Lärmschutzfenster (87 Anrainer) und 125.000 € für die Lärmschutzwand, in Summe also 181.000 €.

Mit diesem Betrag sind alle 111 betroffenen Anrainer des Hot-Spots geschützt.

9.9 BEZIRK HERMAGOR

Im Bezirk Hermagor liegen 97 hauptgemeldete Anrainer in einem Pegelbereich über dem Grenzwert. Alle Betroffenen befinden sich in der Gemeinde Hermagor.

Als Maßnahme für die Betroffenen in allen Abschnitten sind objektseitige Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Im Falle des Bedarfs ist ein Antrag notwendig.

Eine Hot-Spot-Analyse in diesem Bereich hat ergeben, dass verglichen mit anderen Hot-Spots in Kärnten, der Einwohnergleichwert unterdurchschnittlich klein ist und daher im Bezirk Hermagor kein spezieller Hot-Spot untersucht wird.

9.10 BEZIRK FELDKIRCHEN

Im Bezirk Feldkirchen liegen 379 hauptgemeldete Anrainer in einem Pegelbereich über dem Grenzwert. Die anteilmäßige Aufteilung der Betroffenen nach Gemeinden ist der Tabelle „Betroffene im Bezirk Feldkirchen“ zu entnehmen.

Gemeinde	Betroffene
Feldkirchen in Kärnten	205
Steindorf am Ossiacher See	174

Tabelle: Betroffene im Bezirk Feldkirchen

Als Maßnahme für die Betroffenen in allen Abschnitten sind objektseitige Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Im Falle des Bedarfs ist ein Antrag notwendig.

Eine Hot-Spot-Analyse in diesem Bereich hat ergeben, dass verglichen mit anderen Hot-Spots in Kärnten, der Einwohnergleichwert unterdurchschnittlich klein ist und daher im Bezirk Feldkirchen kein spezieller Hot-Spot untersucht wird.

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

Für längerfristige Maßnahmen (Bebauungsplanung, Flächenwidmungsplanung, sonstige raumplanerische Maßnahmen, Maßnahmen zur Optimierung des Güterverkehrs und Verlagerung auf die Bahn) sind gegebenenfalls andere Zuständigkeiten außerhalb der Landesregierung zu beachten.

Prinzipiell sind im gesamten Planungsgebiet Maßnahmen entsprechend der Richtlinie über Lärmschutz an Landesstraßen vorgesehen. Für die speziell behandelten Hot Spots werden bereits in der Aktionsplanung konkrete Maßnahmen vorgeschlagen und in der Folge mit erhöhter Priorität umgesetzt.

Die tatsächliche Umsetzung von baulichen Maßnahmen wie die Errichtung von Lärmschutzwänden oder die Aufbringung von lärmarmen Deckschichten erfolgt in Abstimmung der zuständigen Abteilungen innerhalb des Amtes der Kärntner Landesregierung.

11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

Als langfristige Maßnahme soll die Einbindung der Lärmaktionsplanung in alle für die Lärmimmissionen relevanten Planungen erfolgen.

In langfristigen Strategien wird die Optimierung des Güterverkehrs durch die bessere Auslastung der Fahrzeuge zu verfolgen sein (z.B. Frachtbörsen zur Vermeidung der Leerfahrten).

Der nicht vermeidbare Güterverkehr ist für größere Fahrtweiten auf die Bahn zu verlagern. Durch eine verbesserte Linienführung von Bahn-Hochleistungsstrassen mit entsprechenden Möglichkeiten des Lärmschutzes ist dieser Verkehr dann ohne negative Wirkungen auf die Anrainer abzuwickeln.

Diese Ziele sind nur langfristig zu verfolgen, da auch die technischen Verbesserungen hinsichtlich der Lärmemission von Schienenfahrzeugen eine langfristige Voraussetzung für diese Verlagerung darstellt.

Die Zuständigkeit für diese Strategien liegt bei einer langfristig zu realisierenden verkehrsmittelübergreifenden Verkehrspolitik. Dazu ist auch eine Änderung der derzeit gültigen juristischen Rahmenbedingungen mit der sektoralen Verantwortlichkeit und Finanzierung anzustreben.

Gesamtverkehrsplanung

- Nah- und Regionalverkehrsplan
- Verkehrspolitik (verkehrspolitische Leitlinien): In künftigen Revisionen dieser Rahmenplanung wird der Schutz vor Verkehrslärm verstärkt zu berücksichtigen sein.
- Netzplanung: Bei der Planung von Verkehrsinfrastruktur ist bei der Netzgestaltung auf den Lärmschutz Rücksicht zu nehmen
- ÖPNV-Planung: Die weitere Attraktivierung des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln kann durch die Veränderung der Verkehrsmittelwahl die Reduktion von Verkehrslärm unterstützen, daraus ergibt sich die Notwendigkeit nach einer intensiven Förderung des öffentlichen Verkehrs.
- Angebot Park+Ride: Durch eine weitere Verbesserung des Angebots an Park+Ride-Möglichkeiten können erfahrungsgemäß die Kfz-Fahrten in den Zentrumsbereichen von Städten reduziert werden. Das Angebot an Stellplätzen sollte dabei soweit wie möglich in die Region gelegt werden, um den Anteil des Pkw an der gesamten Weglänge möglichst gering zu halten. Mit dem Angebot an P+R-Stellplätzen muss auch das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert werden.
- Planung Nichtmotorisierter Verkehr: Die Verbesserung des Angebots für den nichtmotorisierten Verkehr kann durch die Reduktion des Kfz-Verkehrs die Reduktion von Verkehrslärm unterstützen
- Planung Ruhender Verkehr: Durch entsprechende Planung und Information über den ruhenden Verkehr kann der Parksuchverkehr eingeschränkt werden
- Insgesamt sind in der Verkehrspolitik Maßnahmen zu setzen, die eine Veränderung des Modal Splits im Sinne der Verringerung des Kfz-Verkehrs beeinflussen.
- Auf übergeordneter Ebene (staatenübergreifende Regelungen) sind die Bemühungen zu einer Verringerung der Emissionsgrenzwerte in der Reifenlärm-Verordnung zu verstärken
- Förderung alternativer Mobilität (z.B. Elektromobilität, ...)
- Förderung des innerstädtischen Radverkehrs (z.B. Ausbau des Radwegenetzes, ...)
- Attraktivierung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene: Wesentliche Projekte im Land Kärnten sind dafür:
 - Umsetzung der Koralmbahn
 - Umsetzung der Zentralraum-Hochleistungsstrecke auf der vorgeschlagenen Trasse

Raumplanung

Durch die Konzeption der Siedlungsstruktur, der Zuordnung von Flächen verschiedener Schutzansprüche usw. können Nutzungskonflikte aus der Sicht des Lärmschutzes vermieden werden. Durch die Beeinflussung der Mobilität (Verringerung der Verkehrsleistung, Verkehrsmittelwahl) kann langfristig ein Beitrag zur Reduktion der Lärmimmissionen geleistet werden. Die Umsetzung der

Planung kann durch die Bindung an Förderungsmittel forciert werden (z.B. Wohnbauförderung gebunden an den Nachweis der Einhaltung der Lärmimmissionsgrenzwerte)

Folgende Planungen können langfristig zu einer positiven Entwicklung hinsichtlich der Reduktion der Lärmbelastungen beitragen:

- STRALE!K (Räumliche Strategie zur Landesentwicklung Kärntens)
- Örtliche Entwicklungskonzepte
- Stadtplanung (Masterplan)
- Flächenwidmungsplanung
- Bebauungsplanung
- Technische Bauvorschriften

12. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN

Die notwendigen Finanzmittel für die Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen werden aus dem Landesbudget zur Verfügung gestellt sofern sie im Rahmen des jährlichen Landesvoranschlags durch den Kärntner Landtag beschlossen werden. In den letzten Jahren wurde im Schnitt ca. € 1 Mio. Euro vom Land Kärnten in den Lärmschutz an Landesstraßen (straßenseitig und objektseitig) investiert.

In Ortsgebieten ist die Realisierung von straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen auch von der finanziellen Beteiligung der betroffenen Gemeinden abhängig.

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

Die bereits derzeit durchgeführte statistische Erfassung der realisierten Lärmschutzmaßnahmen wird differenziert nach Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung und in sonstige Maßnahmen. Daraus ist der Realisierungsgrad der Aktionsplanung ableitbar.

14. SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN

Summe der Hauptwohnsitze (HWS) im Planungsgebiet über dem Grenzwert (Nacht):
33.081 HWS

Durch die Maßnahmenbündel der Hot-Spot-Bereiche können im gesamten Planungsgebiet 2.204 hauptgemeldete Anrainer geschützt werden.

Betroffene Hauptwohnsitze nach den Maßnahmen in den Hot Spots: 30.877 HWS

Auch für diese verbleibenden Betroffenen sind Schutzmaßnahmen nach der Richtlinie für Lärmschutzmaßnahmen an Landesstraßen möglich.

Bei der Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen hat der Anspruchsberechtigte die entsprechenden Förderanträge einzubringen.

15. BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN

Seit Juli 2001 ist die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können, (Richtlinie über die Strategische Umweltprüfung, SUP-Richtlinie) in Kraft. Die Umsetzung der SUP-Richtlinie erfolgte in Österreich in verschiedenen Materiegesetzen auf Landes- und Bundesebene.

Im Land Kärnten erfolgt die Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen gemäß dem Kärntner Umweltplanungsgesetz durch Einbindung der Umweltstellen des Landes Kärnten im Rahmen des Konsultationsverfahrens (K-UPG, § 8 Abs.2).

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

16.1 BESTEHENDE LÄRMSCHUTZPROGRAMME

Lärmschutz entsprechend der Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen in Kärnten (RiLL)

- **Gesamtkosten (in Euro):**
bisher ca. 9,8 Mio. € für Lärmschutzfenster und 14 Mio. € für Lärmschutzwände
- **Datum des Programmstarts:**
1987
- **Datum des Programmabschlusses:**
Laufend
- **Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung:**
ca. 6.500 für Lärmschutzfenster
- **Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Programmstarts:**

55 dB in der Nacht (22:00 bis 6:00)
65 dB am Tag (6:00 bis 22:00)

Seit dem Jahr 2000 galten die Grenzwerte 50 dB in der Nacht (22:00 bis 6:00) und 60 dB am Tag (6:00 bis 22:00)

Seit dem Jahr 2006 gelten die Grenzwerte 50 dB in der Nacht (22:00 bis 6:00) und 60 dB im Tag-Abend-Nacht Zeitraum (0:00 bis 24:00)

Seit der Neuauflage der RiLL 2011 ist eine Lärmschutzwand erst bei einer Grenzwertüberschreitung von mindestens 3 dB im Tag-Abend-Nacht- bzw. Nachtzeitraum, bei zumindest einem Fenster der betroffenen Häuser, vorzusehen.

- **Zusammenfassung der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf:**
Durch die Förderung von Lärmschutzfenstern / Schalldämmlüftern ist ein Schutz des Freiraumes, der für viele von Straßenlärm betroffenen Anrainer prioritär ist, nicht gegeben. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit sind für über dem Grenzwert liegende Einzelobjekte, aus Sicht des Landes Kärnten, keine Lärmschutzwände vorzusehen. Das Land Kärnten bietet daher die Möglichkeit die Fördersumme, die für Lärmschutzfenster / Schalldämmlüfter veranschlagt werden, für die Errichtung einer privaten Lärmschutzwand zu verwenden.
- **Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmschutzprogramms:**
Veröffentlichung aller Informationen bzw. Anträge auf der Webseite des Landes Kärnten. www.ktn.gv.at (Service – Förderungen – Lärmschutz)
- **Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen des Lärmschutzprogramms, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten:**
Weiterführung des Programms.
Das jährliche Budget wird vom Landtag beschlossen.
- **Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmschutzprogramms:**
Laufende Statistik zur Erfassung der geschützten Wohnobjekte.
Jährlicher Umweltbericht des Landes Kärnten (www.umwelt.ktn.gv.at)
- **Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen:**
www.ktn.gv.at (Service – Förderungen – Lärmschutz)

16.2 GEPLANTE LÄRMSCHUTZPROGRAMME – LÄRMAKTIONSPLAN

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013 – Kärnten Straßen außer A&S

- **Gesamtkosten (in Euro):**
2.040.000 €
- **Beginndatum des Lärmaktionsplans:**
2013
- **Enddatum des Aktionsplans:**
2018
- **Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung:**
2.204 in den ausgewiesenen Hot-Spots

- **Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Beginns des Lärmaktionsplans:**
50 dB in der Nacht (22:00 bis 6:00)
60 dB im Tag-Abend-Nacht Zeitraum (0:00 bis 24:00)

Seit der Neuauflage der RiLL 2011 ist eine Lärmschutzwand erst bei einer Grenzwertüberschreitung von mindestens 3 dB im Tag-Abend-Nacht- bzw. Nachtzeitraum, bei zumindest einem Fenster der betroffenen Häuser, vorzusehen.
- **Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf):**
Durch die, nach der Immissionsberechnung, erfolgten Hot-Spot-Analysen wurden besonders schutzwürdige Gebiete, wie in Kap. 9 angeführt, ausgewiesen. Für eben diese wurden besondere Maßnahmenbündel ausgearbeitet.
- **Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans:**
Hinweis über Veröffentlichung der Lärmkarten bzw. des Lärmaktionsplans und Start des Konsultationsverfahrens in der Kärntner Landeszeitung.
Veröffentlichung der Lärmkarten bzw. des Lärmaktionsplans auf www.laerminfo.at und öffentliche Auflage des Aktionsplans in Papierform im Amt der Kärntner Landesregierung.
- **Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz ruhiger Gebiete, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten:**
Zum Schutze der betroffenen Anrainer im Planungsgebiet besteht die Möglichkeit zur Antragstellung für die Förderung von Lärmschutzfenstern bzw. Schalldämmlüftern.
Für alle in den Hot-Spot-Gebieten befindlichen Betroffenen wurden spezielle Maßnahmenbündel ausgearbeitet. Die verwendeten Einzelmaßnahmen sind die Errichtung von Lärmschutzwänden, die Förderung von Lärmschutzfenstern und Schalldämmlüftern sowie die Aufbringung von lärmarmem Asphalt. Für den Schutz aller 2.204 betroffenen Anrainer in diesen Gebieten entstehen Kosten von 2.040.000 €.
- **Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans:**
Laufende Statistik zur Erfassung der geschützten Wohnobjekte.
- **Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen:**
www.laerminfo.at



ANLAGE 1

Aktionsplanung Kärnten 2013, Stadtgebiet Klagenfurt

Derzeit besteht Handlungsbedarf für die Straßen:

St. Veiter Straße
Pischeldorfer Straße
Durchlaß Straße
Feschnigstraße bis G. Bittner Straße
G. Bittner Straße
Schlachthof Straße
Rudolfsbahngürtel
St. Peter Straße
Ebentaler Straße ab St. Peter Straße
Lastenstraße
Gerberweg bis Südring
Florian Gröger Straße
Maximilian Straße
Flatschacher Straße

Maßnahmen der Aktionsplanung

FINANZIELLE FÖRDERUNGSMASSNAHMEN

- Förderung des Einbaues von Schallschutzfenster.
- Fördermaßnahmen zur Steigerung des Anteils von Elektrofahrzeugen, Errichtung der erforderlichen Infrastruktur. (Ladestationen)

VERKEHRSPLANERISCHE UND VERKEHRSPOLITISCHE MASSNAHMEN

Verkehrsplanerische und verkehrspolitische Maßnahmen tragen einzeln und in Kombination zu einer Verbesserung der Lärmsituation bei.

Es gibt erfahrungsgemäß eine Reihe von Maßnahmen, die zwar nur eine geringe Minderung des Mittelungspegels bewirken, jedoch zu einer deutlichen Reduzierung des Anteils Belästigter führen (siehe das Ergebnis des Berliner Modellversuches VEPRO aus dem Jahr 2000).

Ein wesentliches Ziel der beschriebenen Maßnahmen besteht darin, den Anteil der Pkw-Lenker im werktäglichen Personenverkehr zu senken, und zwar zugunsten des Radverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des Anteils der Pkw-Mitfahrer.

Die nachstehend angeführten geplanten Maßnahmen entsprechen deshalb den Intentionen der Aktionsplanung:

- o Förderung des nicht motorisierten Verkehrs (Steigerung der Attraktivität von Radwegen, Radverkehrsstrategie)
- o Systematisches Mobilitätsmanagement - Mobilitätsberatung (z. B. Fahrgemeinschaften), etc.

Dazu wird derzeit ein nachhaltiger Mobilitätsplan Klagenfurt ausgearbeitet, der auch im STEK 2013 Berücksichtigung findet.

STRASSENERHALTUNG

Straßenerhaltung bedeutet die Durchführung aller Maßnahmen zur Sicherung der Verkehrsgerechtigkeit der Straße und ihrer Nebenanlagen.

Instandhaltungen sind bauliche Maßnahmen kleineren Umfanges zur Erhaltung der Fahrbahnoberfläche.

Instandsetzungen sind bauliche Maßnahmen zur Erhaltung der Fahrbahnoberfläche durch Erneuerung des Straßenoberbaues.

Ursachen erhöhter Lärmbelastungen:

- o Einlaufschächte im Fahrbahnbereich, welche laufend vom Schwerlastverkehr überfahren werden
- o wegen des Winterdienstes tiefer versetzte Schachtabdeckungen
- o lose Schachtabdeckungen diverser Leitungsträger
- o Fahrbahnübergänge bei Brücken verursachen Schläge für die Bauwerkskonstruktion.

Kontrollen und Instandhaltungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen bewirken Lärmreduzierungen durch:

- o größtmögliche Qualität bei Grabungsarbeiten (z. B. für unterirdische Leitungen)
- o Minimierung von Einbauten im Fahrbahnbereich
- o keine Akzeptanz von Provisorien
- o Verbesserung der Fahrbahnebenheit.

Mit Hilfe der Straßenerhaltung lassen sich Einzelgeräusche verringern, welche besonders zur Nachtzeit störend wirken. Diesem Umstand soll daher weiterhin verstärkt Rechnung getragen werden.

RAUMPLANUNG

Als Richtschnur für die Lärmbeurteilung in der Raumplanung liegt die Ö-Norm S 5021

„Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und Raumordnung“ vor. Darin werden für die einzelnen Baulandkategorien

Planungsrichtwerte für die zulässige Lärm - Immissionsbelastung angegeben.

Die heutige Situation zeigt, dass in vielen gewidmeten und bebauten Gebieten der reale Lärm die vorgegebenen Richtwerte übersteigt.

Mögliche Instrumente stellen das Räumliche Entwicklungskonzept gemäß Raumplanungsgesetz sowie die Erlassung von Bebauungsplänen nach dem Raumplanungsgesetz dar.

So werden im SEK der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee, welches eine Richtlinie in der Gemeindeplanung darstellt, folgende Parameter als langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm festgelegt:

- die angestrebte Siedlungsgestaltung, Entwicklung und Gliederung der Bauflächen sowie die zeitliche Abfolge der Bebauung erfolgt unter Berücksichtigung der infrastrukturellen Erfordernisse,
- die Verkehrsabwicklung und die Ausgestaltung des Verkehrswegenetzes erfolgt unter dem Gesichtspunkt des Immissionsschutzes
- bei der Festlegung von Widmungsflächen wird der Einfluss bestehender Emissionsquellen geprüft und berücksichtigt.

Vorgangsweise Stadt Klagenfurt:

1. Die Stadt Klagenfurt fördert bereits seit Jahren den Einbau von Schallschutzfenstern.
Diese Aktion wird im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten fortzuführen sein. Es gelten, entsprechend dem Gemeinderatsbeschluss, die Vorgaben der Richtlinie Landesstraßen Land Kärnten (RiLL).

Das bedeutet, der Hauseigentümer muss einen Antrag auf Förderung stellen. Der Förderungswerber darf die Fördermittel auch für eine privat errichtete und genehmigungsfähige Schallschutzwand verwenden. Diese hat den Anforderungen des erhaltenswerten Ortsbildes zu entsprechen und darf das städtebaulichen Gefüge nicht behindern. Der Einsatz von Lärmschutzwänden soll sich daher primär auf die Hauptverkehrswege wie der Eisenbahn, den übergeordneten Südring und die peripheren Bereiche der Haupteinfahrstraßen wie August-Jaksch - Straße und Rosentaler – Straße beschränken.

2. Eine Mitfinanzierung für eine allfällige Errichtung von Schallschutzwänden, wie sie vom Land verlangt wird, wird für die Stadt Klagenfurt grundsätzlich abzulehnen sein, zumal die Förderungen an Gemeindestraßen auch zur Gänze von der Stadt getragen werden müssen, obwohl auch dort der überregionale Verkehr zur Belastung beiträgt.

Rechtliche Grundlagen zur Umsetzung:

1. Es gibt keine rechtliche Grundlage und Verpflichtung die im Aktionsplan Kärnten vorgeschlagenen Maßnahmen umzusetzen.
2. Es besteht kein Rechtsanspruch der Bürger auf Schallschutzmaßnahmen
3. Es gibt keine Frist zur Umsetzung.
4. Es besteht nur die Verpflichtung bis zum Jahr 2013 einen Bericht über die getätigten Maßnahmen über das Land Kärnten der EG (Europäischen Gemeinschaft) zu übermitteln.

Auswirkungen für die Stadt Klagenfurt:

Es ist zu erwarten, dass sich durch die Veröffentlichung des Maßnahmenpaketes die Anzahl der Förderungswerber erhöhen wird. Das wird einen höheren Finanzbedarf für den Bereich der Umweltförderungen bedeuten.

Hinsichtlich der Meldepflicht an die EU im Jahr 2013 wird festgehalten, dass die Umsetzung der Maßnahmen an den betroffenen Gemeindestraßen der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee, wie im Aktionsplan vorgesehen, bereits erfolgt.

ANLAGE 2

villach :stadt

Bau

Auskunft Ing. Reinhold Bretis
T 04242 / 205-4014
F 04242 / 205-4099
E reinhold.bretis@villach.at

Zahl:

Villach, 06. Mai 2013

Aktionsplanung Stadtgebiet Villach 2013,

Derzeit besteht Handlungsbedarf in der Stadt Villach für die Straßen:

Bahnhofstraße
Bruno-Kreisky-Straße
Triglavstraße
Handwerksstraße
Technologieparkstraße
Drauparkstraße
Hausergasse
Klagenfurterstraße
Peraustraße
Pestalozzistraße
Ringmauer-gasse
Schächtestraße
Stadtbrücke
Tirolerstraße bis Kreuzung B86
Völkendorferstraße
Warmbaderstraße
Willroiderstraße
Vassacherstraße
Zeidler-von Görz Straße
Steinwender Straße
Genotteallee

Vorgeschlagene Maßnahmen der Aktionsplanung für die Stadt Villach:

Förderung des Einbaues von Schallschutzfenster.

Zusätzliche Vorschläge zum Aktionsplan 2013

Zusätzlich zur Aktionsplanung aus dem Jahr 2009, welche dem Land Kärnten übermittelt wurden und im Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2008 publiziert wurden, könnten noch nachstehende Vorschläge bzw. Auszüge daraus in den

Aktionsplan 2013 aufgenommen werden. Diese Maßnahmen werden bereits umgesetzt und haben keinen zusätzlichen Finanzbedarf.

VERKEHRSPLANERISCHE UND VERKEHRSPOLITISCHE MASSNAHMEN

Verkehrsplanerische und verkehrspolitische Maßnahmen tragen einzeln und in Kombination zu einer Verbesserung der Lärmsituation bei. Es gibt erfahrungsgemäß eine Reihe von Maßnahmen, die zwar nur eine geringe Minderung des Mittelungspegels bewirken, jedoch zu einer deutlichen Reduzierung des Anteils Belästigter führen (siehe das Ergebnis des Berliner Modellversuches VEPRO aus dem Jahr 2000). Auch wenn eine einzelne Maßnahme nur eine geringe Lärminderung bringt, kann sie trotzdem sinnvoll sein. Ein wesentliches Ziel der beschriebenen Maßnahmen besteht darin, den Anteil der Pkw-Lenker im werktäglichen Personenverkehr zu senken, und zwar zugunsten des Radverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des Anteils der Pkw-Mitfahrer. Eine Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund (zu Fuß gehen / Rad Fahren / Bus- und Bahnbenutzung) vermindert daher auch den Verkehrslärm nachhaltig. Die nachstehend angeführten geplanten Maßnahmen entsprechen deshalb den Intentionen der Aktionsplanung:

- o Förderung des nicht motorisierten Verkehrs (Steigerung der Attraktivität von Radwegen, Radverkehrsstrategie)**
- o Systematisches Mobilitätsmanagement - Mobilitätsberatung (z. B. Fahrgemeinschaften), etc.**

Straßenerhaltung

Straßenerhaltung bedeutet die Durchführung aller Maßnahmen zur Sicherung der Verkehrsgerechtigkeit der Straße und ihrer Nebenanlagen. Instandhaltungen sind bauliche Maßnahmen kleineren Umfanges zur Erhaltung der Fahrbahnoberfläche. Instandsetzungen sind bauliche Maßnahmen zur Erhaltung der Fahrbahnoberfläche durch Erneuerung des Straßenoberbaues. Schächte und Fahrbahnübergänge bei Brücken können lokale Lärmerhöhungen verursachen:

- o Einlaufschächte im Fahrbahnbereich, welche laufend vom Schwerlastverkehr überfahren werden**
- o wegen des Winterdienstes tiefer versetzte Schachtabdeckungen**
- o lose Schachtabdeckungen diverser Leitungsträger**
- o Fahrbahnübergänge bei Brücken verursachen Schläge für die Bauwerkskonstruktion.**

Kontrollen und Instandhaltungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen bewirken Lärmreduzierungen durch:

- o größtmögliche Qualität bei Grabungsarbeiten (z. B. für unterirdische Leitungen)**
- o Minimierung von Einbauten im Fahrbahnbereich**
- o keine Akzeptanz von Provisorien**
- o Verbesserung der Fahrbahnebenheit.**

Mit Hilfe der Straßenerhaltung lassen sich Einzelgeräusche verringern, welche besonders zur Nachtzeit störend wirken. Diesem Umstand soll daher weiterhin verstärkt Rechnung getragen werden.

LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

RAUMPLANUNG

Als Richtschnur für die Lärmbeurteilung in der Raumplanung liegt die Ö-Norm S 5021 „Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und Raumordnung“ vor. Darin werden für die einzelnen Baulandkategorien Immissionsgrenzwerte als Richtwerte für die zulässige Belastung angegeben. Die heutige Situation zeigt, dass in vielen gewidmeten und bebauten Gebieten der reale Lärm die vorgegebenen Richtwerte übersteigt.

Mögliche Instrumente stellen das Räumliche Entwicklungskonzept gemäß Raumplanungsgesetz sowie die Erlassung von Bebauungsplänen nach dem Raumplanungsgesetz dar. So könnten in einem REK, welches eine Richtlinie in der Gemeindeplanung darstellt, folgende Parameter als langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm festgelegt werden:

- **die angestrebte Siedlungsgestaltung und Entwicklung und Gliederung der Bauflächen sowie die zeitliche Abfolge der Bebauung unter Berücksichtigung der infrastrukturellen Erfordernisse,**
- **die Verkehrsabwicklung und die Ausgestaltung des Verkehrswegenetzes,**
- **die erforderlichen Gemeinbedarfseinrichtungen.**

Durch Bebauungspläne können Maßnahmen normiert werden, die aus Gründen einer zweckmäßigen Bebauung erforderlich sind. So können insbesondere durch die Festlegung nachstehender Vorgaben Schritte gegen Umgebungslärm gesetzt werden:

- **die Art der baulichen Nutzung (z.B. Wohn-, Geschäfts-, Betriebsgebäude),**
- **die Art der Bebauung**
- **der Wohnungsflächenanteil im Verhältnis zu anderen Nutzungen**
- **die Straßenlinie der Straßen, die nicht Landesstraßen oder Bundesstraßen sind,**
- **die Flächen, die im öffentlichen Interesse von jeder oder von einer bestimmten Bebauung freizuhalten sind (z.B. Umgebung von Denkmälern, landschaftlich und städtebaulich wertvolle Ausblicke),**
- **die Flächen für Gemeinschaftsanlagen (z.B. Kinder- und Jugendspielplätze, Ruhe- und Erholungsplätze, Garagen und Abstellplätze),**
- **Bestimmungen über Einfriedungen,**
- **Bestimmungen über das Anpflanzen und die Erhaltung von Grünflächen, Bäumen und Sträuchern.**

Vorgangsweise Stadt Villach:

1. Die Stadt Villach fördert bereits seit Jahren den Einbau von Schallschutzfenster. Diese Aktion wird, gemäß Vorschläge Umgebungslärm Aktionsplanung, daher im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten fortzuführen sein. Es gelten daher, entsprechend dem Gemeinderatsbeschluss, die Vorgaben der Richtlinie Landesstraßen Land Kärnten (RiLL). Das bedeutet, der Hauseigentümer muss einen Antrag auf Förderung stellen. Der Förderungswerber darf das Geld auch für eine privat errichtete und genehmigungsfähige Schallschutzwand verwenden.
2. Es gibt einen Grundsatzbeschluss des Gemeinderates im verbauten Stadtgebiet von Villach keine Schallschutzwände an Straßen, weder an Bundes- noch Landesstraßen sowie an Gemeindestraßen, zu errichten.

3. Eine Mitfinanzierung für eine allfällige Errichtung von Schallschutzwänden, wie sie vom Land verlangt wird, wird für die Stadt Villach grundsätzlich abzulehnen sein, zumal die Förderungen an Gemeindestraßen auch zur Gänze von der Stadt getragen werden müssen, obwohl auch dort der überregionale Verkehr zur Belastung beiträgt.

Rechtliche Grundlagen zur Umsetzung:

4. Es gibt keine rechtliche Grundlage und Verpflichtung die im Aktionsplan Kärnten vorgeschlagenen Maßnahmen umzusetzen.
5. Es besteht kein Rechtsanspruch der Bürger auf Schallschutzmaßnahmen
6. Es gibt keine Frist zur Umsetzung.
7. Es besteht nur die Verpflichtung bis zum Jahr 2013 einen Bericht über die getätigten Maßnahmen über das Land Kärnten der EG (Europäischen Gemeinschaft) zu übermitteln.

Auswirkungen für die Stadt Villach:

Es ist zu erwarten, dass sich durch die Veröffentlichung des Maßnahmenpaketes die Anzahl der Förderungswerber erhöhen wird. Das wird einen höheren Finanzbedarf bedeuten.

Hinsichtlich der Meldepflicht an die Europäischen Gemeinschaft im Jahr 2013 kann die Stadt Villach sagen, dass die Maßnahmen an den betroffenen Gemeindestraßen, wie im Aktionsplan vorgesehen, bereits jetzt schon umgesetzt werden.