

UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2013

TEIL 6

Aktionsplan Salzburg (Straßen außer Autobahnen und Schnellstraßen außerhalb des Ballungsraumes Stadt Salzburg)



Amt der Salzburger Landesregierung

Abteilung 5 - Natur- und Umweltschutz, Gewerbe

Dokumentstruktur

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

Allgemeine Informationen

Allgemeiner Teil - Zusammenfassende Betroffenenauswertung

Aktionsplanung Straßenverkehr

- Teil 1 BMVIT - A&S (Autobahnen und Schnellstraßen)
- Teil 2 Burgenland - Straßen außer A&S
- Teil 3 Kärnten - Straßen außer A&S
- Teil 4 Niederösterreich - Straßen außer A&S
- Teil 4B Niederösterreich - Straßen Ballungsraum Wien
- Teil 5 Oberösterreich - Straßen außer A&S
- Teil 5B Oberösterreich - Straßen Ballungsraum Linz
- Teil 6 Salzburg - Straßen außer A&S, außerhalb Ballungsraum Stadt Salzburg**
- 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

| | | |
|-------------------|---|-----------|
| VORWORT | | 5 |
| EINLEITUNG | | 6 |
| 1. | PLANUNGSGEBIET | 7 |
| 2. | FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE | 8 |
| 3. | GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN | 8 |
| 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 | 10 |
| 6. | ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN | 12 |
| 7. | DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT | 16 |
| 8. | BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG | 22 |
| 9. | MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG | 25 |
| 10. | ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN | 28 |
| 11. | LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM | 30 |
| 12. | VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN | 36 |
| 13. | GEPLANTE BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES (TEIL-) AKTIONSPLANS | 36 |
| 14. | SCHÄTZUNG DER DURCH DIE JEWEILS KONKRET VORGESEHENEN MASSNAHMEN VORAUSSICHTLICH ERZIELTEN REDUKTION DER ANZAHL DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN | 36 |
| 15. | BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN | 37 |
| 16. | ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPLANS FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG | 39 |
| 17. | ANHANG: PLANUNGSABSICHTEN BZW. ZIELE DER GEMEINDEN | 48 |

Diese Seite ist leer.

VORWORT

Lärm ist störender Schall. Die Lärmprobleme der heutigen Zeit sind vor allem durch den Verkehr bedingt. Die Erwartungshaltung in der Bevölkerung an die Lärmaktionspläne ist teilweise sehr hoch. Nun wird alles besser, alles leiser. Eigentlich fehlt nur noch die Einführung eines Rechtsanspruches auf Lärmsanierung, d.h. die Beseitigung jeden störenden Schalls. Da immer nur die anderen Lärm machen, gibt es keine Veranlassung und erst recht keine Verpflichtung, selbst etwas beizutragen! Warum hat sich die EU nicht getraut, Grenzwerte für Schallbelastungen vorzugeben? Warum ordnen unsere lokalen Politiker rechtsverbindliche Grenzwerte nicht einfach an? Die Lösung wäre doch ganz einfach!

Ist das Lärmproblem wirklich so einfach zu lösen? Wenn es so einfach lösbar wäre, warum hat man nicht längst die erforderlichen Schritte gesetzt? Lärm als Begleiterscheinung oder Abfallprodukt unserer technisierten Welt hat viele unterschiedliche Ausprägungen und Quellen. Es gibt daher auch keine einfache, isolierte und billige Maßnahme, die uns sofort eine leisere Umwelt bringt. Jede der unterschiedlichen Schallquellen erfordert andere Veränderungen bzw. Lärmsanierungsschritte. Unsere technisierte Umwelt ist nicht von heute auf morgen entstanden. Diese Umwelt hat sehr viel Geld gekostet, und es hat sehr viele Jahre zu ihrem Aufbau bedurft. Eine Veränderung zu einer leiseren Umwelt braucht daher viel Zeit (Produktlebenszyklen) und/oder viel Geld (Sanierungsmaßnahmen) sowie auch Verhaltensänderungen.

Zeit haben wir nicht, die Lärmsanierung soll möglichst sofort wirken, dann wird es aber erst so richtig teuer und die notwendigen Mittel haben die öffentlichen Kassen weniger denn je. Auch Verhaltensänderungen sind oft nur sehr schwer zu erreichen (ich mache ja keinen Lärm - Lärm machen nur die anderen und die sollen das bleiben lassen!) Welchen Aufschrei in der Bevölkerung hat der dreimonatige Probetrieb von Tempo 80 zur Reduktion von Luftschadstoffen auf der Westautobahn A1 im Bereich der Stadt Salzburg verursacht! Ja, wir wollen diese Änderungen zu einer leiseren Umwelt; ja wir wollen diese notwendigen Änderungen überall dort, wo es laut ist, nur nicht dort, wo ich etwas machen muss!

Also nichts machen? In diesem Handlungsumfeld ist der Lärmaktionsplan zu erstellen.

Was kann ein realistischer Ansatz sein? Welche Minimalziele sollten erreicht werden? Zumindest die besonders hohen Dauerschallpegel im Bereich von Wohnnutzungen sollten langfristig verschwinden oder zumindest wesentlich reduziert werden. Auch sollten keine neuen Problembereiche geschaffen werden - z.B. keine Neuerrichtung von Wohnhäusern im Lärmeinwirkungsbereich von (Hauptverkehrs-) Straßen ohne ausreichenden Schallschutz. Selbst das Minimalziel - die Verhinderung bzw. die Beseitigung jener Schallpegel, die bei Daueraufenthalt zu Gesundheitsgefährdungen führen können - wird kaum (rasch) lösbar sein.

Jedem fallen bei ehrlichem Nachdenken sofort einige Handlungsmöglichkeiten für sich selbst ein. Die Komplexität des Lärmproblems darf aber nicht übersehen werden: Diese (meine) Möglichkeiten werden nur in den seltensten Fällen auf meine Freunde, Nachbarn, Arbeitskollegen, ja auf die ganze Bevölkerung übertragbar sein: Was für mich ein (leicht) gangbarer Weg (Verhaltensänderungen!) ist, kann für andere ein (unüberwindbares) Hindernis sein. Die Entwicklung zu einer leiseren Umwelt wird lange brauchen (viele kleine Schritte), sie wird viel Geld kosten und wir werden alle unser Verhalten (etwas) ändern müssen - nur so kann ein gangbarer Weg aussehen.

Auch wenn der reale Handlungsspielraum extrem eingengt erscheint: Teilen Sie uns Ihre Lärmprobleme mit, verbunden mit Ihren Lösungsvorschlägen. Behalten Sie dabei aber bitte immer die oben angeführten Grundgedanken im Auge: Ist mein Vorschlag finanzierbar, wirkt er rasch genug, und kann die (Gesamt-) Bevölkerung die von mir vorgeschlagene Veränderung (oft eine Lebensstiländerung!) auch tatsächlich (mit-) gehen? In diesem Sinne freuen wir uns bereits auf ihre Anregungen zum Lärmaktionsplan.

EINLEITUNG

Ausgangspunkt für die Umgebungslärm-Aktionsplanung ist die EU-Richtlinie 2002/49/EG vom 25.6.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärm-Richtlinie) mit dem Ziel, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Kenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken.

Die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in das Salzburger Landesrecht erfolgte mit dem Umweltschutz- und Umweltinformationsgesetz (UUIG), LGBI Nr 72/2007 idgF. Dieses Landesgesetz bildet die (wesentliche) Rechtsgrundlage des Salzburger »Teil«-Aktionsplanes.

Der Salzburger Teil-Aktionsplan 2013 (Teil 6) ist eine Überarbeitung des Salzburger Teil-Aktionsplanes 2008 (Teil B6). Er stellt sowohl eine Fortschreibung, eine Ausweitung als auch eine Einschränkung gegenüber dem Teil-Aktionsplan 2008 dar:

- Für alle Hauptverkehrsstraßen in der Zuständigkeit der Landesregierung mit mindestens 16.440 Kfz pro Tag außerhalb des Ballungsraumes Stadt Salzburg erfolgte eine Überarbeitung des Teil-Aktionsplanes 2008.
- Für alle Hauptverkehrsstraßen in der Zuständigkeit der Landesregierung außerhalb des Ballungsraumes Stadt Salzburg mit einer Verkehrsbelastung zwischen 8.220 und 16.440 Kfz pro Tag erfolgte eine Ausweitung des Teil-Aktionsplanes, diese wurden somit neu erfasst.
- Da für den Ballungsraum Stadt Salzburg ein eigener Lärmaktionsplanteil (Teil 6B) durch die Stadt Salzburg erstellt wurde, ist dieser Bereich nun im Aktionsplan Teil 6 nicht mehr enthalten.

Im Folgenden wird unter dem Begriff »Aktionsplan« immer dieser Teil-Aktionsplan (Teil 6) - der Teil-Aktionsplan für alle Hauptverkehrsstraßen mit mindestens 8.220 Kfz pro Tag in der Zuständigkeit der Salzburger Landesregierung außerhalb des Ballungsraumes Stadt Salzburg - verstanden.

Im ersten Schritt wurden Lärmkarten für alle betroffenen Hauptverkehrsstraßen in Landeskompetenz berechnet und sowohl im öffentlich zugänglichen GIS des Landes Salzburg (SAGISonline) unter <http://www.salzburg.gv.at/landkarten.htm> als auch unter <http://www.laerminfo.at> veröffentlicht.

Wie die Umgebungslärmrichtlinie mit ihrer Vorgabe zur beständigen Überarbeitung der Lärmkarten und der Lärmaktionspläne bereits anregt, versteht sich der Lärmaktionsplan als kontinuierliches Planungsinstrument, als strategischer Aktionsplan, als Grundlage für weitere Detailplanungen. Sämtliche konkreten Aussagen dieses Lärmaktionsplans sind daher als momentaner Planungsstand zu betrachten und können abhängig von äußeren Randbedingungen, wie beispielsweise geänderte übergeordnete Planvorgaben, veränderte Lärmbelastungen (z.B. durch veränderte Verkehrsströme), Verfügbarkeit von Ressourcen (z.B. Finanzmittel) oder geänderte politische Vorgaben etc., sich in einem permanenten Prozess verändern. In diesem Sinne ist der Lärmaktionsplan als »nicht bindend« zu verstehen.

Wie der Name der EU-Richtlinie 2002/49/EG »über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm« bereits vorgibt, liegt der Hauptschwerpunkt des Lärmaktionsplanes auf

dem Thema Lärm. Der Lärmaktionsplan des Landes weist naturgemäß auch zahlreiche Maßnahmen den Verkehrsbereich betreffend auf, er ist jedoch weder darauf ausgelegt noch das geeignete Werkzeug, alle Verkehrsprobleme unserer modernen Zivilisation zu lösen.

Die Teil-Aktionspläne beinhalten keine Detailprojekte, sie liefern die Grundlagen für sie. Durch die Teil-Aktionspläne werden keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

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

1. PLANUNGSGEBIET

Im Bundesland Salzburg wiesen folgende Landesstraßenabschnitte am Stichtag eine Verkehrsstärke von mehr als 3 Millionen Kfz im Jahr 2010 auf (ECE-Zählung 2010). Sie fallen daher unter den Begriff »Hauptverkehrsstraßen« für die Erstellung der strategischen Lärmkarten 2012 und des Aktionsplans 2013 und wurden an das Lebensministerium gemeldet. Die Gesamtlänge dieser Straßenabschnitte beträgt 414,6 km. In der folgenden Liste sind auch die Landesstraßenabschnitte im Ballungsraum Salzburg enthalten, die vom Magistrat Salzburg mitbehandelt werden.

| Straße | Abschnitt | Länge |
|--------|---|---------|
| B1 | gesamter Verlauf | 41,2 km |
| B147 | gesamter Verlauf | 1,5 km |
| B150 | gesamter Verlauf | 12,6 km |
| B155 | gesamter Verlauf | 3,8 km |
| B156 | gesamter Verlauf | 26,9 km |
| B156a | gesamter Verlauf | 2,3 km |
| B158 | gesamter Verlauf | 44,7 km |
| B159 | Anif bis Golling | 21,6 km |
| B159 | Imlau bis Bischofshofen | 8,1 km |
| B160 | Neu-Anif bis St. Leonhard | 1,6 km |
| B161 | gesamter Verlauf | 10,0 km |
| B164 | Saalfelden Ost bis Leogang | 9,7 km |
| B165 | Mittersill bis Dorf | 7,1 km |
| B167 | Klammstein bis Umfahrung Bad Hofgastein | 15,5 km |
| B168 | gesamter Verlauf | 23,9 km |
| B178 | gesamter Verlauf | 13,0 km |
| B311 | gesamter Verlauf | 83,1 km |
| B311F | gesamter Verlauf | 4,2 km |
| B320 | gesamter Verlauf | 13,1 km |
| L101 | gesamter Verlauf | 19,0 km |
| L102 | Eugendorf Ost bis Seekirchen Nord | 4,6 km |
| L104 | Salzburg | 3,6 km |
| L105 | gesamter Verlauf | 14,3 km |
| L106 | gesamter Verlauf | 1,7 km |
| L107 | Hallein bis Adnet | 3,0 km |
| L117 | gesamter Verlauf | 4,9 km |

| Straße | Abschnitt | Länge |
|--------|------------------|----------|
| L118 | gesamter Verlauf | 4,1 km |
| L119 | gesamter Verlauf | 0,4 km |
| L201 | gesamter Verlauf | 4,4 km |
| L269 | gesamter Verlauf | 3,2 km |
| L274 | gesamter Verlauf | 2,4 km |
| P311 | gesamter Verlauf | 5,1 km |
| Summe | | 414,6 km |

2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

Salzburger Landesregierung

Ausführende Stelle: Abteilung 5 (Natur- und Umweltschutz, Gewerbe) des Amtes der Salzburger Landesregierung, Postfach 527, 5010 Salzburg
email: umgebungslaerm@salzburg.gv.at

3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

- Gesetz, mit dem in Umsetzung bestimmter Richtlinien der Europäischen Union besondere Umweltschutzvorschriften erlassen und die Mitteilung von Umweltinformationen geregelt werden (Umweltschutz- und Umweltinformationsgesetz - UUIG), ursprünglich »IPPC-Anlagengesetz«, LGBl Nr 72/2007, idgF
- Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG), BGBl I 60/2005
- Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV), BGBl II 144/2006
- Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.6.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärm-Richtlinie), ABl L 189/12 vom 18.7.2002

Umgebungslärm, vor allem jener, der durch den Verkehr und die Industrieanlagen verursacht wird, gilt als eines der größten Umweltprobleme in Europa. Zur Setzung von Maßnahmen gegen die schädlichen Auswirkungen des Umgebungslärms wurde von der Europäischen Union die Richtlinie 2002/49/EG vom 25.6.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm erlassen. Zunächst sind für die von der Umgebungslärm-Richtlinie erfassten Bereiche (Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und Ballungsräume) »Strategische Lärmkarten« zur Darstellung der Lärmsituation zu erstellen. Auf deren Grundlage haben dann die Mitgliedsstaaten einen »Aktionsplan« auszuarbeiten, in dem Maßnahmen zur Bekämpfung des Umgebungslärms festzulegen sind.

Die österreichische Umsetzung der Umgebungslärm-Richtlinie orientiert sich an den jeweiligen Zuständigkeiten des Bundes und der Länder. Maßgebend ist der Kompetenzbereich, dem die jeweilige »Lärmquelle« zuzuordnen ist. Die auf diese Weise entstandenen »Teil-Aktionspläne« finden dann Eingang in den gesamthaften Aktionsplan der Republik Österreich.

Für das Land Salzburg wurde die Umgebungslärm-Richtlinie im Umweltschutz- und Umweltinformationsgesetz - UUIG (LGBl Nr 72/2007) umgesetzt, das die Erstellung von »Strategischen Lärmkarten« und von »Teil-Aktionsplänen« für stark befahrene Landesstraßen

B und L sowie entsprechende gleichartige Privatstraßen (Hauptverkehrsstraßen) und für die Straßen des Ballungsraumes Salzburg (d.i. das Gemeindegebiet der Stadt Salzburg) vorsieht. Für die Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Stadt Salzburg ist die Salzburger Landesregierung zuständig, für das Gemeindegebiet der Stadt Salzburg (und damit für den Ballungsraum Salzburg) dagegen die Stadt Salzburg.

Nach § 23 Abs 4 UUIG dürfen Maßnahmen, die in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen, in die Teil-Aktionspläne nur auf Vorschlag der jeweiligen Gemeinde aufgenommen werden.

Bereits im Jahre 2008 war für die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Millionen Kfz/a ein »Teil-Aktionsplan« erstellt worden (vgl § 22 Abs 1 Z 1 UUIG).

Die Umgebungslärm-Richtlinie bzw. das UUIG bezieht sich hinsichtlich des Straßenverkehrs grundsätzlich auf alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kfz im Jahr. Die Situation an den bereits durch den »Teil-Aktionsplan 2008« erfassten Hauptverkehrsstraßen war nach dem Ablauf von 5 Jahren zu evaluieren und die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen zwischen 6 und 3 Millionen Kfz im Jahr neu einzubeziehen.

Der Aktionsplan bzw. die »Teil-Aktionspläne« stellen sich als reine Planungsinstrumente ohne rechtlich bindende Wirkung dar. Demzufolge legt § 17 Abs 4 UUIG fest, dass durch die »Teil-Aktionspläne« keine subjektiven Rechte begründet werden.

Für den durch den Verkehr auf Hauptstraßen verursachten Lärm gelten laut UUIG Schwellenwerte von $L_{den} = 60$ dB und $L_{night} = 50$ dB.

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

Die strategischen Umgebungslärmkarten 2012 für Landesstraßen wurden von der Abteilung 5 (Natur- und Umweltschutz, Gewerbe) erstellt. Es wurden dazu die folgenden Grundlagen verwendet:

- ZMR-Daten: Stand 1.3.2010, Abfrage 8.3.2011 (vom BMLFUW zur Verfügung gestellt)
- GWR-Daten: Bestelldatum 15.3.2011 (vom BMLFUW zur Verfügung gestellt)
- Verkehrsstärken und Verkehrsverteilung: ECE-Zählung 2010
- Geschwindigkeiten: abschnittsweise erlaubte Höchstgeschwindigkeiten aus dem Video des Straßeninformationssystems SAMSON (Befahrung 2010)
- Fahrbahnbeläge: laut Mitteilung des Referates Straßenbau und Verkehrsplanung
- Luftbilder:
 - Zentralraum (Flachgau, Tennengau): Luftbild-Befliegung 2010 mit Bodenauflösung 12,5 cm,
 - Innergebirg (Pongau, Pinzgau): Luftbild-Befliegungen 2007 bis 2009 mit Bodenauflösung 20 cm
- 3D-Geodaten:
 - photogrammetrische Auswertung der Luftbilder (Anforderungen nach ASFINAG: Objektkatalog Umgebungslärm, digitale Bestandserfassung 2006/2007)
 - Verschneidung der Daten mit den aktuellen Laserscandaten des Landes Salzburg
 - Reambulierung von vor 2009 erhobenen Daten
- Lärmschutzwände an Landesstraßen: terrestrische Vermessung

Die Berechnung der strategischen Umgebungslärmkarten erfolgte:

- unter Verwendung des Berechnungsverfahrens der RVS 04.02.11, Umweltschutz, Lärm und Luftschadstoffe, Lärmschutz, 2. Abänderung 31.3.2009 in Verbindung mit ISO 9613 Teil 1
- mit dem Schallausbreitungsprogramm CadnaA der Fa. DataKustik GmbH in der Version 4.3.143 (64bit)
- unter Berücksichtigung von Reflexionen der 1. Ordnung
- als Gebäudelärmkarte (mit Auswertung der lärmbelasteten Einwohner) und als Rasterlärmkarte (mit einer Rastermaschenweite von 5 m)

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

Der Aktionsplanteil »Allgemeiner Teil« enthält für das Bundesland Salzburg für alle zu betrachtenden Lärmquellen eine Zusammenstellung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind - erhoben durch Bund, Land Salzburg und Stadtgemeinde Salzburg - jeweils in ihrem Zuständigkeitsbereich.

Die folgende Tabelle gibt - aufgeschlüsselt nach Gemeinden - die Anzahl der Einwohner an, die von Lärm betroffen sind, der von Landesstraßen außerhalb der Landeshauptstadt Salzburg ausgeht. Gemäß Umgebungslärm-Richtlinie sind alle Einwohner eines Hauses der jeweils lautesten Fassade zuzuordnen und nicht gleichverteilt allen Fassaden. Je höher die Straßenverkehrslärmbelastung wird, umso mehr Einwohner leben auf der abgewandten (ruhigeren) Seite. Die hier richtlinienkonform angegebene Anzahl von Betroffenen überschätzt daher die Anzahl der von Lärm betroffenen Einwohner an Hauptverkehrsstraßen.

| Gemeinde | Anzahl Einwohner | | | | Anteil an der Gemeindebevölkerung in % | |
|---------------------------------|-------------------------|----------------------------|----------------------------------|------------------------------------|--|----------------------------|
| | > 55dB L _{den} | > 45 dB L _{night} | > Schwellenwert L _{den} | > Schwellenwert L _{night} | > 55dB L _{den} | > 45 dB L _{night} |
| Adnet | 31 | 31 | 19 | 19 | 1 | 1 |
| Altenmarkt im Pongau | 676 | 1.034 | 83 | 152 | 15 | 23 |
| Anif | 1.395 | 1.481 | 826 | 851 | 30 | 32 |
| Anthering | 302 | 485 | 73 | 102 | 8 | 13 |
| Bad Hofgastein | 1.500 | 1.493 | 875 | 866 | 17 | 16 |
| Bad Vigaun | 89 | 89 | 68 | 73 | 4 | 4 |
| Bergheim | 1.654 | 2.060 | 637 | 720 | 32 | 39 |
| Bischofshofen | 1.731 | 1.782 | 955 | 984 | 16 | 17 |
| Bruck an der Großglocknerstraße | 624 | 652 | 186 | 218 | 13 | 13 |
| Dorfgastein | 446 | 491 | 156 | 163 | 23 | 25 |
| Elixhausen | 519 | 599 | 311 | 384 | 17 | 20 |
| Elsbethen | 1.308 | 1.387 | 621 | 636 | 23 | 25 |
| Eugendorf | 1.968 | 2.452 | 897 | 1.028 | 28 | 34 |
| Fuschl am See | 333 | 336 | 153 | 171 | 18 | 18 |
| Goldegg | 9 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Golling an der Salzach | 744 | 770 | 650 | 650 | 17 | 18 |
| Göming | 46 | 101 | 0 | 1 | 7 | 16 |
| Grödig | 1.037 | 1.040 | 723 | 717 | 14 | 14 |
| Hallein | 2.796 | 2.994 | 1.419 | 1.765 | 13 | 14 |
| Hallwang | 708 | 749 | 394 | 406 | 17 | 18 |

| Gemeinde | Anzahl Einwohner | | | | Anteil an der Gemeindebevölkerung in % | |
|-------------------------------|-------------------------|----------------------------|----------------------------------|------------------------------------|--|----------------------------|
| | > 55dB L _{den} | > 45 dB L _{night} | > Schwellenwert L _{den} | > Schwellenwert L _{night} | > 55dB L _{den} | > 45 dB L _{night} |
| Henndorf am Wallersee | 138 | 159 | 53 | 67 | 3 | 3 |
| Hof bei Salzburg | 980 | 1016 | 677 | 682 | 27 | 28 |
| Hollersbach im Pinzgau | 94 | 90 | 29 | 20 | 8 | 8 |
| Kaprun | 108 | 108 | 82 | 82 | 3 | 3 |
| Koppl | 420 | 453 | 195 | 222 | 12 | 13 |
| Kuchl | 1.648 | 1.694 | 909 | 963 | 23 | 23 |
| Lamprechtshausen | 756 | 894 | 380 | 421 | 20 | 24 |
| Lend | 162 | 171 | 54 | 54 | 11 | 11 |
| Leogang | 331 | 318 | 179 | 170 | 13 | 13 |
| Lofer | 694 | 707 | 409 | 414 | 30 | 31 |
| Maishofen | 524 | 604 | 198 | 223 | 13 | 15 |
| Mattsee | 410 | 477 | 251 | 261 | 11 | 13 |
| Mittersill | 1.266 | 1.277 | 660 | 668 | 21 | 22 |
| Neumarkt am Wallersee | 243 | 277 | 46 | 77 | 4 | 5 |
| Niedernsill | 564 | 585 | 256 | 261 | 20 | 20 |
| Nußdorf am Haunsberg | 108 | 117 | 45 | 45 | 4 | 5 |
| Oberalm | 867 | 950 | 582 | 607 | 19 | 21 |
| Oberndorf bei Salzburg | 533 | 555 | 431 | 449 | 9 | 9 |
| Obertrum am See | 389 | 463 | 173 | 183 | 8 | 10 |
| Pfarrwerfen | 113 | 109 | 0 | 0 | 5 | 5 |
| Piesendorf | 1.332 | 1.350 | 614 | 622 | 31 | 32 |
| Puch bei Hallein | 605 | 643 | 257 | 342 | 12 | 13 |
| Radstadt | 1.695 | 2.031 | 638 | 819 | 33 | 39 |
| Saalfelden am Steinernen Meer | 2.239 | 2.302 | 1.395 | 1.426 | 13 | 13 |
| Sankt Gilgen | 598 | 653 | 258 | 278 | 10 | 11 |
| Sankt Johann im Pongau | 2.854 | 3.082 | 1.049 | 1.082 | 25 | 27 |
| Sankt Martin bei Lofer | 439 | 458 | 169 | 202 | 27 | 28 |
| Sankt Veit im Pongau | 225 | 260 | 38 | 38 | 6 | 7 |
| Schwarzach im Pongau | 1.060 | 1.083 | 846 | 842 | 28 | 28 |
| Seekirchen am Wallersee | 861 | 1002 | 337 | 405 | 8 | 10 |
| Straßwalchen | 1.903 | 2.150 | 1.127 | 1.219 | 26 | 29 |
| Strobl | 832 | 907 | 382 | 438 | 19 | 21 |
| Stuhlfelden | 485 | 484 | 222 | 222 | 28 | 28 |
| Taxenbach | 665 | 691 | 372 | 409 | 22 | 23 |
| Thalgau | 112 | 120 | 27 | 43 | 2 | 2 |
| Unken | 99 | 113 | 46 | 49 | 4 | 5 |
| Uttendorf | 207 | 202 | 89 | 84 | 7 | 7 |
| Wals-Siezenheim | 803 | 945 | 334 | 391 | 6 | 7 |
| Weißbach bei Lofer | 175 | 187 | 103 | 111 | 37 | 40 |
| Werfen | 115 | 115 | 79 | 79 | 4 | 4 |
| Zell am See | 2.184 | 2.240 | 1.237 | 1.270 | 18 | 18 |

Unabhängig von der Aufteilung auf bestimmte Gemeinden wurde die räumliche Verteilung der von Umgebungslärm betroffenen Bewohner mit statistischen Methoden untersucht. Die Ergebnisse dieser Analysen finden sich im folgenden Kapitel.

6. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

Die Bereiche, in denen die Schwellenwerte überschritten sind, können den Lärmkarten entnommen werden. Die Schwellenwerte für Straßenverkehrslärm betragen: für den L_{den} 60 dB und für den L_{night} 50 dB.

Das zu einem großen Teil gebirgige Bundesland Salzburg wird von einer Reihe von Transit- und Durchgangsrouten von nationaler und internationaler Bedeutung durchzogen, die meist den Verläufen der größeren Täler folgen. Vor allem Innergebirg erfolgt die Hauptsiedlungstätigkeit in diesen Tälern (Talboden und Hangbereiche). Wegen der bodenfernen Ausbreitung des Schalls in der Luft erstrecken sich Schallbelastungen in engen Tälern (Hangbereiche!) über deutlich größere Flächen - verursacht durch die fehlende bzw. reduzierte Bodendämpfung. Im Umfeld solcher Hauptverkehrsstraßen sind Lärmbelastungen unvermeidlich, die Lärmproblematik ist in diesen (oft engen) Tälern größer als im Flachland.

Das Land Salzburg setzt vieles daran, um die Lärmbelastung für die Bevölkerung möglichst gering zu halten. Zahlreiche Maßnahmen, die teilweise bereits Mitte der 1980er-Jahre gestartet wurden, haben die Lärmbelastung für die Salzburgerinnen und Salzburger in den letzten Jahren erfolgreich reduziert. Ein Teil dieser Erfolge wird jedoch durch das ständig steigende Verkehrsaufkommen, aber auch durch das beständige Näherrücken von Wohngebieten an alle Verkehrsträger, wieder zunichte gemacht.

Das Land Salzburg setzt mit einem breiten Spektrum von Maßnahmen und durch die Berücksichtigung der Lärmproblematik in der Raumordnung darauf, die Lärmsituation für alle Straßenanrainer laufend zu verbessern.

Es sind jedoch nicht alle Maßnahmen, die zu weniger Lärm führen, dem Land zugänglich. So liegen zum Beispiel Regelungen zur Verminderung der Schallemission von Kraftfahrzeugen und Reifen in der Kompetenz der EU.

Die subjektiv empfundene Lärmbelästigung hängt aber nicht nur von der tatsächlichen örtlichen Schallintensität, sondern auch von zahlreichen nichtakustischen Faktoren ab, beispielsweise eine gute Wohnlage oder eine allgemeine Zufriedenheit mit den Lebensumständen usw.

Um unabhängig vom subjektiven Verlangen der Bevölkerung nach mehr Lärmschutz möglichst objektiv Schwerpunkte der Lärmbelastung darstellen zu können, wurden Analysen auf Belastungsschwerpunkte mit Hilfe statistischer Verfahren durchgeführt. Der Grundgedanke dahinter war ein optimierter Mitteleinsatz: Je mehr betroffene Einwohner auf einer (kleinen) Fläche wohnen, desto geringer sind die dazu benötigten Aufwendungen (jeweils pro Kopf gerechnet). Es zeigte sich jedoch nur ein sehr beschränkter Erkenntnisgewinn - derartige Analysen nach unterschiedlichen Kriterien führen nur zu sehr beschränkt anwendbaren Handlungshilfen. Es wurde die (noch) am besten geeignete Methode ausgewählt. Die damit ermittelten Ergebnisse finden sich auf den folgenden Seiten. Die Interpretationen dieser Auswertungen zeigen jedoch die Grenzen von daraus ableitbaren Handlungshilfen auf.

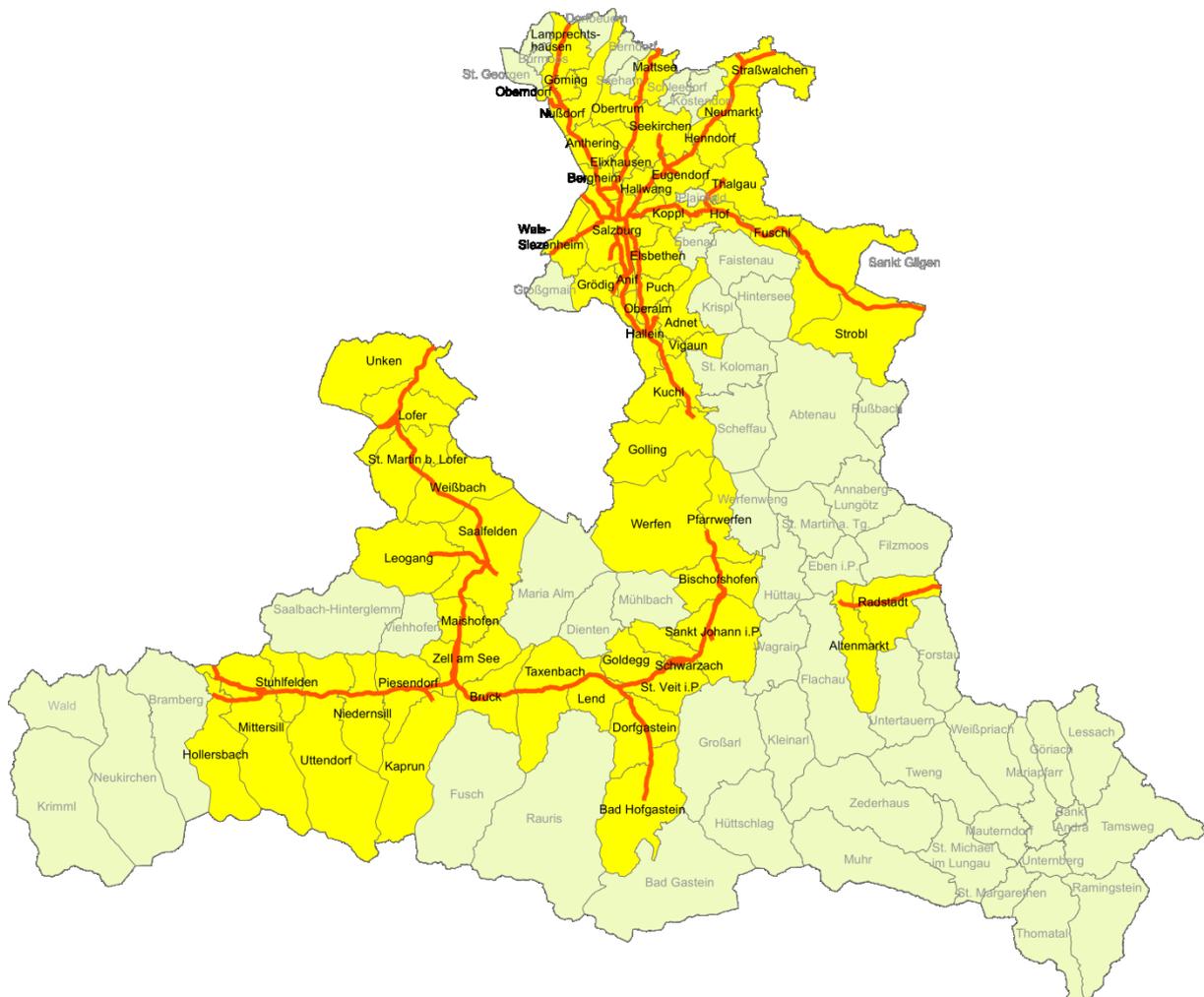
Für die Umgebung der betrachteten Hauptverkehrsstraßen wurden die durch Lärm gestörten Bewohner (Haupt- und Nebenwohnsitze) ermittelt: Anzahl und räumliche Dichte der Betroffenen. Dabei wurde die Gebäudeauswertung der strategischen Lärmkarten 2012 für

den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{den} verwendet, die Gewichtung der Lärmstörung erfolgte nach der Dosis-Wirkungs-Beziehung, die in der Richtlinie RVS 04.02.11 für städtisches Wohngebiet veröffentlicht ist. Die so ermittelten Einwohnerdichten wurden in sechs Klassen eingeteilt. Die Einteilung der Klassen wurde so vorgenommen, dass die Unterschiede innerhalb jeder Klasse minimal, die Unterschiede zwischen den Klassen jedoch maximal werden.

Diese Auswertungen wurden durch die Abteilung 5 (Natur- und Umweltschutz, Gewerbe) unter Mithilfe der SAGIS-Stelle der Abteilung 10 (Wohnen und Raumplanung) durchgeführt. Es wurde dafür das Programm ArcInfo der Firma ESRI verwendet, das auch dem Salzburger Geographischen Informationssystem SAGIS zu Grunde liegt.

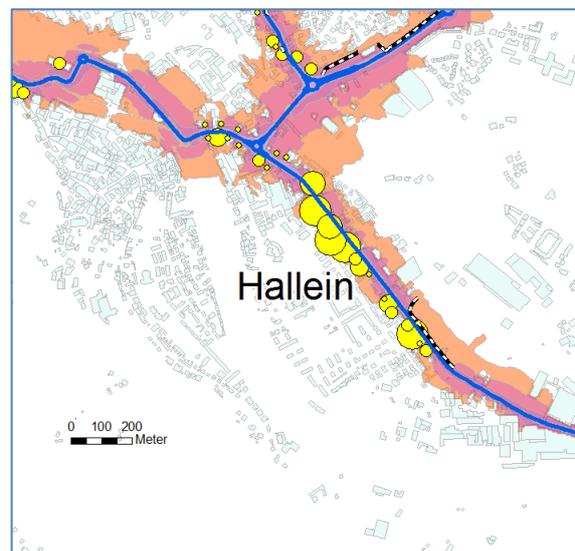
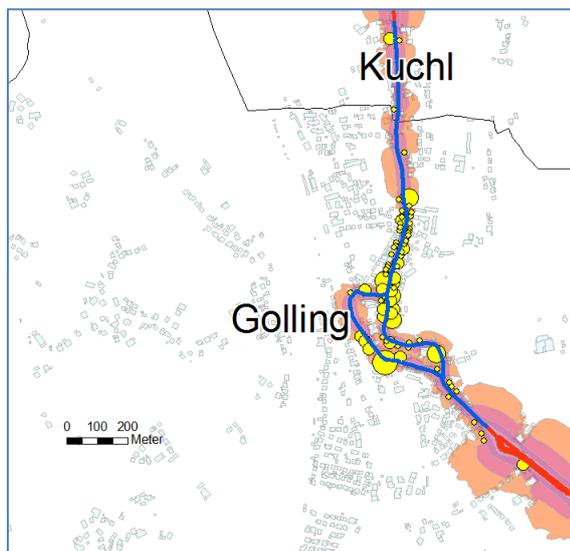
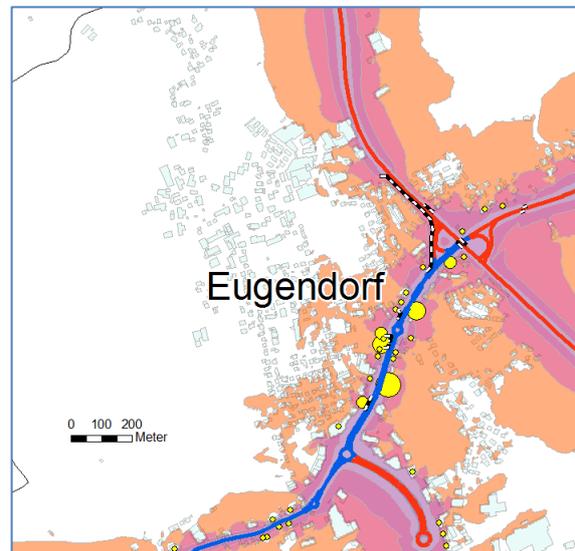
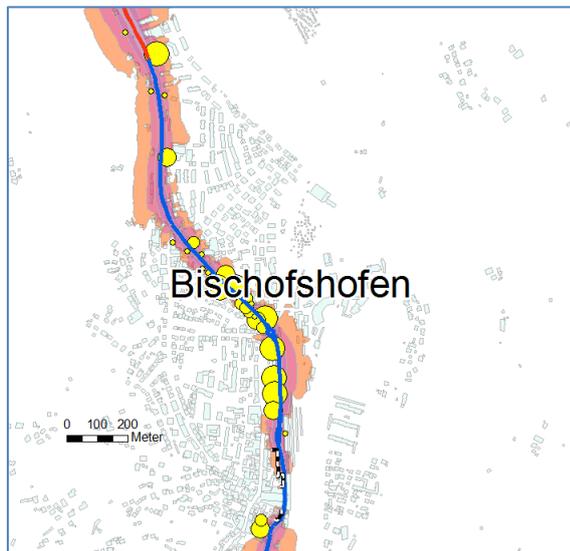
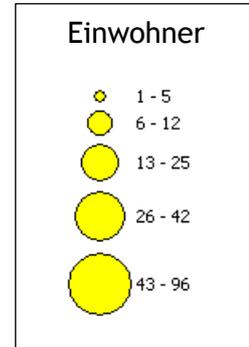
In der Klasse mit der höchsten Einwohnerdichte der Lärmbetroffenheit liegen zwölf Bereiche. Diese Lärm-Hotspots liegen in folgenden Gemeinden (alphabetisch gereiht): Bischofshofen, Eugendorf, Golling, Hallein, Kuchl, Mittersill, Oberalm, Saalfelden, Schwarzach, Sankt Johann im Pongau, Straßwalchen, Zell am See.

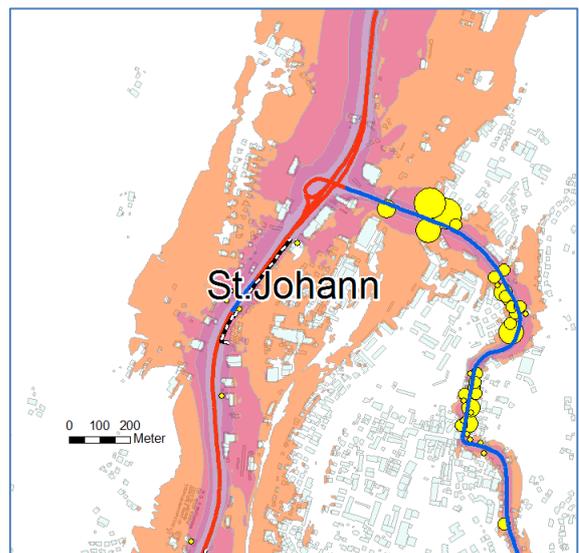
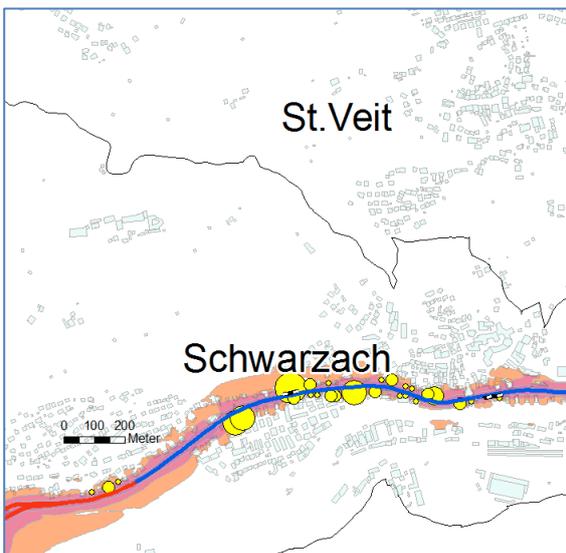
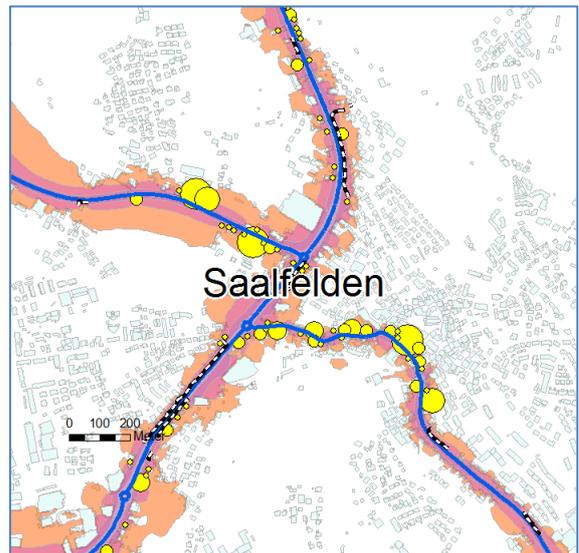
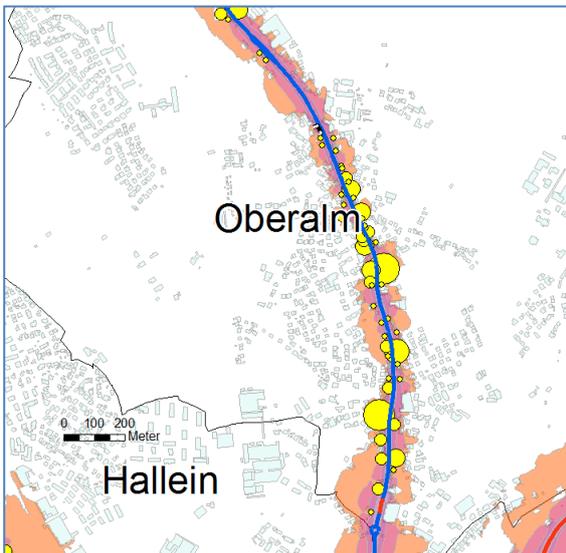
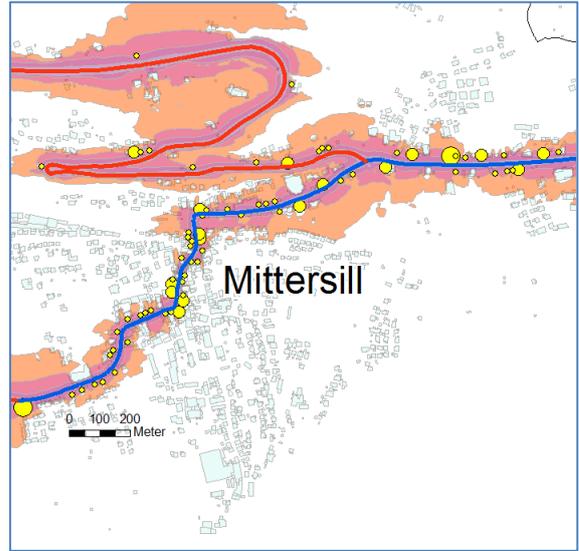
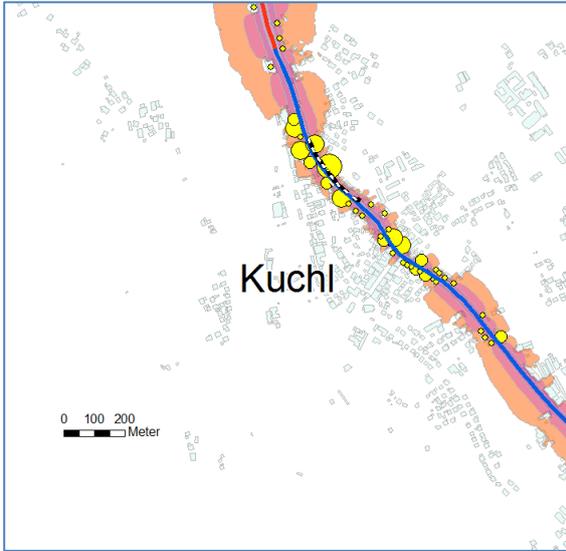
Um Missverständnissen vorzubeugen: Auch an anderen Straßen (-abschnitten) im Land Salzburg können punktuell hohe Lärmbelastungen auftreten. Gemäß Umgebungslärmrichtlinie bzw. Umweltschutz- und Umweltinformationsgesetz waren hier nur die Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3. Mio. KFZ pro Jahr zu betrachten. Die folgende Übersichtsdarstellung stellt diese Straßenabschnitte (und die betroffenen Gemeinden) dar:

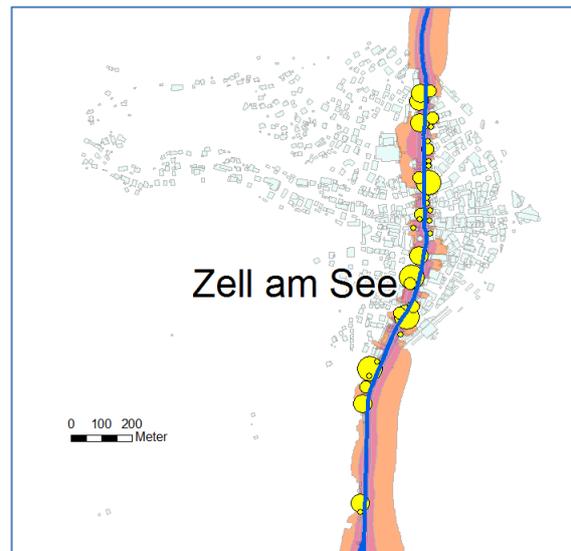
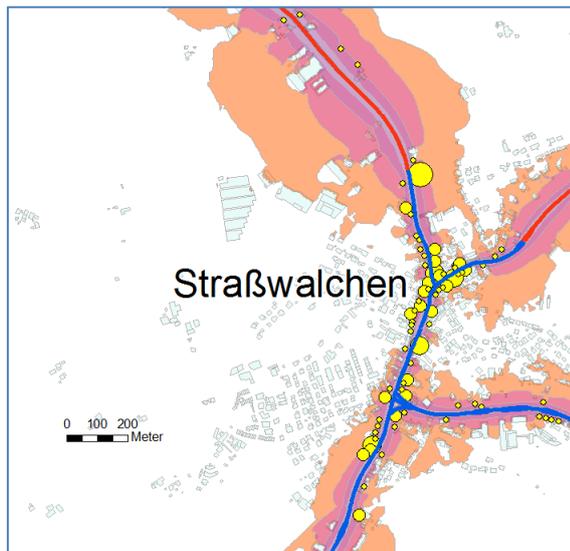


Nach Untersuchungen von Umweltmedizinerinnen ist nach langjähriger Nutzung von Wohn- und Schlafräumen mit Außenschallpegeln von ≥ 65 dB tags vor den entsprechenden Hausfassaden eine Verkürzung der durchschnittlichen Lebenszeit beobachtbar (u.A. steigt das Herzinfarkttrisiko).

Nachfolgend wird für diese zwölf Belastungsschwerpunkte (in alphabetischer Reihenfolge) die Anzahl der Einwohner in Gebäuden über 65 dB L_{den} exemplarisch dargestellt, weil dieser Wert Relevanz im Sinne einer möglichen Gesundheitsgefährdung hat. Die Darstellung enthält zusätzlich die Lärmkarten für den L_{den} , bestehende Lärmschutzwände und die Straßenachsen (die nach der maximal zulässigen Fahrgeschwindigkeit eingefärbt sind - blau ≤ 50 km/h, rot > 50 km/h). Die über 65 dB belasteten Gebäude sind als gelbe Kreise dargestellt, deren Größe die Anzahl der Bewohner widerspiegelt:







Wie den Auswertungen entnommen werden kann, liegen elf dieser Belastungsschwerpunkte an Hauptverkehrsstraßen im Ortszentrum, bei Eugendorf liegt dieser Bereich am Ortsrand. In diesen Bereichen beträgt die derzeit maximal zulässige höchste Fahrgeschwindigkeit meist 50 km/h.

Mögliche Lärmschutzmaßnahmen in diesen Bereichen sind deshalb sehr eingeschränkt:

- Für Hauptverkehrsstraßen (und nur um die geht es hier) sind Geschwindigkeitsbeschränkungen unter 50 km/h aus Gründen einer ausreichenden Leistungsfähigkeit für den höherrangigen Verkehr normalerweise nicht erwünscht.
- Lärmschutzwände sind innerorts meistens aus Gründen des Ortsbildschutzes unerwünscht. Sie können in Bereichen mit engen Straßenschluchten auch keine Wirkung entfalten.
- Weitere Entlastungen von Ortskernen durch die Errichtung von Umfahrungen sind derzeit gemäß Regierungsprogramm für die nächsten Jahre nicht vorgesehen.
- Als letztes bleibt nur die Förderung des Einbaues von Lärmschutzfenstern gemäß den Förderprogrammen. Für die vom Lärm betroffenen Bewohner stellt dies jedoch auch nur eine halbe Lösung dar, da alle Freiraumbereiche (Balkone, Gärten, etc.) durch Lärmschutzfenster nicht schützbar sind.

Das bestehende Lärmschutzprogramm der Abteilung 6 (Errichtung von Lärmschutzwänden, Förderung des Einbaus von Lärmschutzfenstern) orientiert sich daher an weiteren Kriterien. Neben der Höhe der Lärmbelastung ist eine wesentliche Größe für die Dringlichkeitsreihung das Datum der Einreichung.

7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Der Entwurf des »Teil 6 Aktionsplan Salzburg« wurde vom Amt der Salzburger Landesregierung unter Einbeziehung der Gemeinden bzw. der Bürgermeister jeweils als Vertreter aller Gemeindebürger erstellt.

Gemäß den §§ 23 Abs 3, 18 UIG (LGBL. Nr. 72/2007 idgF) iVm § 5 Abs 1 Salzburger Abfallwirtschaftsgesetz 1998 (LGBL. Nr. 35/1999 idgF) war dieser Entwurf sechs Wochen

beim Amt der Salzburger Landesregierung, Michael-Pacher-Straße 36 sowie bei den betroffenen Bezirksverwaltungsbehörden zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Zusätzlich erfolgte eine Veröffentlichung auf der Internetplattform des Landes und des Ministeriums für ein lebenswertes Österreich. Stellungnahmen konnten an folgende Adressen gerichtet werden:

Amt der Salzburger Landesregierung
Abteilung 5 Natur- und Umweltschutz, Gewerbe
Postfach 5027
5010 Salzburg

oder per email: umgebungslaerm@salzburg.gv.at

Innerhalb der vorgegebenen Frist (17.3.2015 bis 28.4.2015) sind neun Stellungnahmen eingelangt: Drei von Privatpersonen und sechs von Gemeinden. Von Gemeinden wurden (auch) Maßnahmen der jeweiligen Gemeinde nachgereicht.

1. Gemeinde Hallwang

Die Gemeinde Hallwang hat Maßnahmen zum Lärmaktionsplan nachgereicht, diese wurden in den Anhang eingearbeitet

2. Anrainer im Bereich Bischofshofen B164

Auszug/Kurzfassung der Stellungnahme:

»Der Lärm, verursacht durch LKW und PKW ist ein „Säuseln“ gegen den infernalischen Lärm, den Motorräder verursachen. Selbst bei langsamer Fahrweise ist dieser Lärm unerträglich... Als Bischofshofner leiden wir unter der Bikerstrecke nach Mühlbach. Diese Strecke befahren an Wochenenden bis zu 1000 Motorräder pro Tag... Geschwindigkeiten jenseits der 160 km/h (aus sicherer Quelle) sind keine Seltenheit. Diese Strecke wird vor allem von Einheimischen als Rennstrecke missbraucht und oftmals auch mehrfach hintereinander befahren... «

Würdigung der Stellungnahme:

Für die Umgebungslärmkartierung ist der *Jahresmittelwert der Schallpegel (als L_{den} und L_{night})* zu bestimmen - vorgegeben durch die EU-Richtlinie. Eine Untersuchung des Landes Tirol (2010) zu einer (konkreten) beliebten Motorradfahrtroute hat ergeben, dass gemittelt über alle Fahrzeuge der schalltechnische Beitrag (Schallereignispegel) eines Motorrades mit dem schalltechnischen Beitrag eines PKWs (für diese Motorradfahrtroute) vergleichbar ist. In Sinne der Umgebungslärmkartierung stellen daher die Motorräder keine besondere Lärmquelle dar und werden über die Anzahl an Fahrzeugen (JDTV) in der Lärmkarte mitberücksichtigt.

Am Wohnhaus des Bürgers dominiert der Lärm ausgehend von der B159 Salzachtalstraße ($L_{den}=60$ dB) deutlich den Lärm ausgehend von der B164 Hochkönigstraße.

Unabhängig vom jeweiligen schalltechnischen Beitrag ist die Geräuschcharakteristik von Motorrädern deutlich unterscheidbar von PKWs. Sie werden daher als »Motorräder« und nicht nur allgemein als »Straßenverkehr« wahrgenommen.

Die angesprochenen Überschreitungen der höchstzulässigen Geschwindigkeiten können nur durch eine verstärkte Verkehrsüberwachung durch die Polizei begegnet werden. Für allfällige Verkehrsbeschränkungen ist die zuständige Behörde die BH St. Johann. Entlang der B164 wurden bereits in der Vergangenheit Hinweistafeln auf rücksichtvolle und lärmarme Fahrweise aufgestellt.

3. Gemeinde St. Johann i.P.

Die Gemeinde St. Johann i.P. hat Maßnahmen zum Lärmaktionsplan nachgereicht, diese wurden in den Anhang eingearbeitet.

Auszug/Kurzfassung der Stellungnahme:

Die Gemeinde St. Johann urgiert die Aufnahme der B163 Wagrainer Straße in das Planungsgebiet.

Würdigung der Stellungnahme:

Die Meldung der betroffenen Straßen (-abschnitte) zu jeder Runde der Umgebungslärmkartierung (hier Bezugsjahr 2011 für die Kartierung 2012) muss gemäß Umgebungslärmrichtlinie sehr frühzeitig erfolgen und basiert daher immer auf der jeweils 5 Jahre älteren ECE-Zählung (hier ECE-Zählung 2005). Es erfolgt jedoch immer eine Hochrechnung auf das Bezugsjahr der Lärmkarten.

Aufgrund der Erfahrungen der ersten Stufe der Lärmkartierung (2007) wurden *sehr kurze Straßenabschnitte* mit Überschreitung des Schwellenwertes *nicht als Hauptverkehrsstraße* betrachtet, da es sich in solchen Fällen um *lokalen Verkehr innerhalb von Ortsgebieten* handelt, ebenso wurde bei (nur) kurzen Unterschreitungen des Schwellenwertes die jeweilige Straße durchgehend gemeldet und kartiert.

Aus diesem Grund wurde im Gemeindegebiet von St. Johann nur die B311, nicht jedoch der sehr kurze Straßenabschnitt der B163 (Abschnitt zwischen km 22,0 und km 23,2) als Hauptverkehrsstraße gemeldet. Hier handelt es sich um lokalen Verkehr im Ortsbereich von St. Johann. Für diesen Straßenabschnitt wurde jedoch eine Lärmkarte berechnet und ist über SAGISonline auch öffentlich zugänglich.

4. Gemeinde Elixhausen

Auszug/Kurzfassung der Stellungnahme:

Die Gemeinde Elixhausen hat eine sehr umfangreiche Stellungnahme abgegeben. Es wurden zahlreiche (z.T. alte) Forderungen an das Land formuliert bzw. wiederholt. Es wurden auch thematisch verwandte (jedoch nicht schalltechnische) Agenden angesprochen: Luftschadstoffe, Verkehr (als solcher) und Verkehrsprobleme. Es wurde die politische Diskussion der näheren Vergangenheit angesprochen bzw. politische Forderungen wurden wiederholt. In der Stellungnahme wurde bereits seitens der Gemeinde Elixhausen angemerkt, dass die aufgestellten Forderungen über den Geltungsbereich des UIG ... hinausgehen.

Würdigung der Stellungnahme:

Wie bereits in der Einleitung des Lärmaktionsplanes dargelegt wurde, enthält der Lärmaktionsplan (mit den zugehörigen *strategischen* Lärmkarten) keine Detailprojekte sondern nur die Grundlagen für solche. Eine *strategische* Lärmkarte kann und soll nicht die letzte Nuance einer besonders detaillierten *projektbezogenen* Lärmkarte enthalten. Das Land Salzburg hat ein sehr großes Augenmerk auf die Genauigkeit der Lärmkarten gelegt um ihre Anwendbarkeit für aktuelle Verfahren (insbesondere in der Raumordnung zur Vermeidung zukünftiger Fehlentwicklungen) sicher zu stellen. So stellt beispielsweise die Forderung nach punktuellen Lärmmessungen eine deutlich detailliertere Erhebung dar, als sie für eine strategische Lärmkarte erforderlich ist und gehört daher (soweit überhaupt erforderlich) als Konkretisierung zu einem späteren Detailprojekt.

Die Betroffenheit durch Verkehrslärm im Sinne des Lärmaktionsplanes wurde seitens der Gemeinde Elixhausen offensichtlich missinterpretiert: Die Tabelle auf den Seiten 10 und 11 enthält nicht die besonders durch Verkehrslärm betroffenen Gemeinden sondern (in alphabetischer Auflistung) *alle* Gemeinden *an den betroffenen Landesstraßen*. Hinweis: Zum Verkehrslärm von Bundesstraßen siehe Lärmaktionsplan des Bundes - Teil 1 BMVIT - A&S (Autobahnen und Schnellstraßen).

Ebenso wurde in der Einleitung klargestellt, dass der Lärmaktionsplan naturgemäß *auch* zahlreiche Maßnahmen den Verkehrsbereich betreffend enthält, der Lärmaktionsplan jedoch weder darauf ausgelegt ist, noch das geeignete Werkzeug dafür ist, alle Verkehrsprobleme unserer modernen Zivilisation zu lösen.

Zur Stellungnahme der Gemeinde Elixhausen wird auf das bereits ergangene Schreiben von Landesrat Hans Mayer an die Gemeinde Elixhausen verwiesen.

5. Anrainer an der Obertrumer Landesstraße L102

Auszug/Kurzfassung der Stellungnahme:

Es wird hinterfragt, warum die L101 (Mattsee Straße) vollständig lärmkartiert ist, die L102 (Obertrumer Straße) jedoch nur teilweise. Insbesondere wird eine Lärmkartierung der L102 im Bereich von km 8,1 bis km 9,1 urgiert.

Würdigung der Stellungnahme:

Gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. Umweltschutz und Umweltinformationsgesetz (UUIG) sind alle *Hauptverkehrsstraßen* mit einer Verkehrsstärke von mehr als 3.000.000 KFZ/a (ca. 8.220 KFZ/d) zu erfassen.

Auf der L102 (Obertrumer Straße) im angesprochenen Bereich beträgt die zugrundeliegende Verkehrsstärke 6.500 KFZ/d (ECE-Zählung 2010) und ist damit deutlich unter dem Schwellenwert von 8.220 KFZ/d. Dieser Straßenabschnitt war daher nicht zu erfassen. Anmerkung: Ab der Abzweigung der L238 (Seekirchener Straße) bei ca. km 4,6 bis zum Straßenende bei ca. km 17,4 ist auf der L102 der Schwellenwert von 8.220 KFZ/d durchgehend unterschritten.

Auf der L101 (Mattsee Straße) ist ab dem Kreisverkehr Lengfelden bis zur Abzweigung der L102 nördlich von Mattsee (ca. bei km 16,9) gemäß ECE-Zählung 2010 eine Ver-

kehrsstärke deutlich über dem Schwellenwert von 8.220 KFZ/d gegeben. Nur auf den letzten 1½ km bis zur Landesgrenze liegt dabei die Verkehrsstärke auf der L101 leicht unter dem Schwellenwert. Mit dem Land Oberösterreich war vereinbart, diesen Straßenzug durchgehend (d.h. bis zur Landesgrenze) zu kartieren.

6. Gemeinde Anif

Die Gemeinde Anif hat Maßnahmen zum Lärmaktionsplan nachgereicht, diese wurden in den Anhang eingearbeitet.

Auszug/Kurzfassung der Stellungnahme:

Die Gemeinde Anif hat abschließend noch auf die bestehende große Lärmbelastung (B150, B159) im Ortsgebiet hingewiesen, auch verursacht durch Verkehr nach/aus den Nachbargemeinden. Weiters hat die Gemeinde Anif um Aufnahme als „Hot-Spot-Gemeinden“ ersucht.

Würdigung der Stellungnahme:

Dem Kapitel 5 (Angabe und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind) kann die hohe Betroffenheit der Gemeinde Anif durch Straßenverkehrslärm - ausgehend von Landesstraßen - entnommen werden. (Anmerkung: Den *Lärmkarten* kann auch die hohe Lärmbetroffenheit, verursacht durch den Verkehr auf der Autobahn A10, entnommen werden. Dieser Lärm ist jedoch Teil des Lärmaktionsplanes des BMVIT und wird daher hier nicht weiter betrachtet).

In der Gemeinde Anif befindet sich kein Lärm-Belastungsschwerpunkt - die Lärmbetroffenheit erstreckt sich über einen Großteil des Gemeindegebietes. Das mathematische Selektionsverfahren für die Belastungsschwerpunkte filtert auf (kleine) lärmbeeinträchtigte Bereiche mit vielen Einwohnern. Die (leider nur schwer umsetzbare) Idee dahinter ist mit den vorhanden (sehr beschränkten) Finanzmitteln für möglichst viele Lärmbetroffene eine Schallreduktion zu erreichen, d.h. einen optimalen Kosten/Nutzen Faktor zu erzielen. Dieser im Kapitel 6 erklärte Aspekt wurde seitens der Gemeinde Anif offensichtlich nicht verstanden. Das Nachtragsschreiben der Gemeinde Anif argumentiert mit einem anderen mathematischen Modell: Die gesamthaft hohe Lärmbetroffenheit einer Gemeinde und die punktuellen Belastungsschwerpunkte des Lärmaktionsplanes sind zwei unterschiedliche Modellansätze!

7. Gemeinde Hof

Die Gemeinde Hof hat Maßnahmen zum Lärmaktionsplan nachgereicht, diese wurden in den Anhang eingearbeitet.

8. Anrainer im Bereich Bruck an der Glocknerstraße B311

Auszug/Kurzfassung der Stellungnahme:

Ansuchen zur Erhebung des Lärmaufkommens und zur Anpassung der Lärmschutzwände (aus den 80er Jahren) an die aktuelle Verkehrssituation.

Würdigung der Stellungnahme:

Das neu errichtete Objekt in zweiter Baureihe an der B311 (Pinzgauer Straße) ist gemäß Lärmkarten mit Schallpegeln von $L_{den} = 55$ dB und $L_{night} = 45$ dB belastet. Das Schreiben ist auch an das Verkehrsressort ergangen und wurde durch dieses bereits beantwortet. Zum Zeitpunkt der Errichtung des Wohngebäudes war die bestehenden Verkehrslärmbelastung bereits bekannt und konnte/musste daher durch einfache Maßnahmen im Bauverfahren entsprechend berücksichtigt werden.

9. Gemeinde Radstadt

Die Gemeinde Radstadt hat Maßnahmen zum Lärmaktionsplan nachgereicht, diese wurden in den Anhang eingearbeitet.

Auszug/Kurzfassung der Stellungnahme:

Die Gemeinde kritisiert die Maßnahmen des Landes zur Verringerung der Lärmbelastung der Landesbürger, insbesondere die Maßnahmen in der Raumordnung, die zukünftige (neue) Lärmbelastungen verhindern sollen.

Zusätzlich hat die Gemeinde Radstadt ein *Forderungspaket* formuliert

- Bau des Umfahrungstunnels - damit kann wertvoller Wohnraum in unmittelbarer Nähe des Ballungsraumes der Stadt gewonnen werden
- Ausbau des Schienenverkehrs zwischen Bischofshofen und Selzthal mit Stundentakt mindestens zwischen 6h00 und 20h00
- Schaffung von Fußgängerbrücken und -unterführungen über/unter die B320. Die Kosten für diese Über- und Unterführungen müssen vom Träger des übergeordneten Verkehrsnetzes als Verursacher aufgebracht werden.

Würdigung der Stellungnahme:

1996 wurde das Grünbuch »Künftige Lärmschutzpolitik« der Europäischen Kommission veröffentlicht. Dieses verweist (auch) auf das Fünfte Umweltaktionsprogramm mit seinen Zielen - diese Ziele sind bis heute aktuell. Ein wesentliches Ziel ist dabei, der Neuentstehung von Lärmbelastungen entgegenzuwirken. Auch die Umgebungslärmrichtlinie benennt die Raumordnung prominent an zweiter Stelle für mögliche Maßnahmen. In diesem Sinne ist das hohe Augenmerk des Landes Salzburg auf eine entsprechende Berücksichtigung der Lärmbelastung bei der Ausweisung von Wohngebieten nicht nur aus Gründen der Umwelthygiene oder der Raumordnung, sondern auch aus Sicht der Europäischen Kommission erforderlich. Das Salzburger Raumordnungsgesetz normiert eine entsprechende Rücksichtnahme auf gegebene Umweltbelastungen durch richtige Standortwahl dauergenutzter Einrichtungen. Die Zuständigkeit für die Erstellung und Änderung von Räumlichen Entwicklungskonzepten (REK) und Flächenwidmungsplänen (FWP) liegt bei der Gemeinde.

Die Frage einer 2. Umfahrung (Tunnel oder Einhausung der 1. Umfahrung) sowie weitere Wünsche der Gemeinde Radstadt sind bereits seit vielen Jahren ein politisches Thema. 2003 wurde klar, dass die Finanzmittel für eine Tunnellösung nicht vorhanden sind. Das Vorhaben einer weiteren Entlastung von Radstadt wurde nicht in die Projekte der Kategorie I (mit Projektziehungen), sondern nur in die möglichen Vorhaben der Kategorie II (ohne Zeitplan) eingestuft. Da eine weitere Umfahrung bzw. Tunnellösung bereits

damals nicht finanzierbar schien und andere - dringlichere - Vorhaben ebenfalls nicht finanzierbar waren, wurde um ca. 700.000 € in den Jahren 2004/2005 der *konventionelle Lärmschutz* entlang der *Ennstal Landesstraße* (B320) ausgebaut, verbessert und verdichtet.

Die Gemeinde Radstadt brachte im Jahr 2010 neuerlich den Wunsch nach einer Umfahrung/einem Tunnel in den Petitionsausschuss des Salzburger Landtages ein. Unter Hinweis auf die finanzielle Situation des Landes Salzburg (und mit weiteren Argumenten) lehnte der Landtag die Aufnahme des Vorhabens in die Kategorie I ab.

In Anbetracht einer bereits erfolgten Entscheidung auf höchster Stufe (Landtag) in Kombination mit der derzeitigen finanziellen Situation des Landes Salzburg und unter Beachtung der Vorgaben der Finanzabteilung (resultierend aus dem Allgemeinen Landeshaushaltsgesetz) - es dürfen nur *ausfinanzierte Projekte* in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden - ist eine Weiterverfolgung des Forderungspaketes der Gemeinde Radstadt im Rahmen des Lärmaktionsplanes nicht möglich.

Mit dem gegenständlichen Bestandsumfang von ca. 3.200 lfm Lärmschutzwänden liegt die Gemeinde Radstadt in Bezug auf aktive Lärmschutzmaßnahmen an Landesstraßen an erster Stelle des gesamten Bundeslandes Salzburg!

Hinweis: Zuständig für den Schienenverkehr ist der Bund (BMVIT).

8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

8.1 Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung

Bereits seit fast 30 Jahren (ab 1985) fördert das Land Salzburg aktive und passive Lärmschutzeinrichtungen für Objekte (Häuser, Wohnungen) an Landesstraßen B und L.

Im Rahmen des Förderungsprogramms zur Errichtung von Lärmschutzwänden wurden in den letzten 10 Jahren (2003 - 2012) im Land Salzburg an Landesstraßen B und L in Summe € 7.200.000.- investiert. In 53 Projekten wurden damit Lärmschutzwände von ca. 10,3 km Gesamtlänge zum Schutz von ca. 500 Wohnobjekten errichtet.

Im Budget des Jahres 2013 waren dafür € 500.000.- für die Errichtung von ca. 0,7 km Lärmschutzwandgesamtlänge in 3 Teilbauvorhaben vorgesehen.

Im Rahmen der Lärmschutzfenster-Förderaktion wurden in den letzten 10 Jahren (2003 - 2012) an Landesstraßen B und L in Summe € 2.820.000.- ausgegeben. Damit wurde für ca. 900 Projekte (Häuser) der Einbau von ca. 6.100 Einzelementen (Fenster oder Türen, Schalldämmlüfter) gefördert.

Im Landesvoranschlag 2013 waren dafür € 270.000.- reserviert.

8.2 Maßnahmen in der Verkehrsplanung

Straßenausbauten:

Folgende Großbauvorhaben, die auch eine Verbesserung der Lärmsituation zur Folge haben, wurden in den letzten 10 Jahren an Landesstraßen B und L realisiert:

- B 311 Unterflurtrasse Kirchham;
Fertigstellung 2003, Gesamtherstellungskosten von ca. € 20 Mio.
- B1 Umfahrung Henndorf;
Fertigstellung 2009, Gesamtherstellungskosten von ca. € 75 Mio.
- B1/B 147 Umfahrung Straßwalchen
Entlastung des Ortszentrums von Straßwalchen (ca. 40%ige Verkehrsentlastung)
Gesamtlänge ca. 2,5 km (davon Unterflurtrassen ca. 1,0 km)
Fertigstellung war für Oktober 2013 geplant - tatsächliche Verkehrsfreigabe am 30.05.2014
Gesamtherstellungskosten ca. € 50 Mio.

Schienenverkehrsinfrastruktur (Entlastung von Straßen):

NAVIS: Im Zuge des 3-gleisigen Ausbaus der Strecke Salzburg - Freilassing wurden 2009 die Haltestellen Mülln und Aighof eröffnet, 2013 die Haltestelle Lieferung.

Auch die Pinzgauer Lokalbahn, die durch das Hochwasser vom Juli 2005 beeinträchtigt war, aber eine Nahverkehrsfunktion mit dem Ziel der Straßenentlastung hat, ist vollständig wiederhergestellt worden. Seit 2010 fährt die Pinzgauer Lokalbahn wieder bis Krimml.

Maßnahmen des Salzburger Landesmobilitätskonzeptes 2006-2015:

Im Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006-2015 (SLMK) wurde eine Vielzahl von Maßnahmen ausgearbeitet, die eine Steigerung der Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs zum Ziel haben. Die im Folgenden angeführten Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, es ergab sich daraus auch jeweils ein positiver Umwelteffekt und somit ein positiver Effekt im Sinne der Umgebungslärm-Richtlinie.

Sanfte Mobilität im Tourismus:

- Das Konzept der Sanften Mobilität stellt eine zukunftssträchtige Strategie für starke Wirtschaftskraft bei hoher Lebensqualität dar. Die Benützung umweltfreundlicher Verkehrsarten im Ort und bei An- und Abreise stehen dabei im Mittelpunkt.

Sanfte Mobilität wurde bisher geprägt durch:

- Konzeption und Umsetzung einer umweltrelevanten Reiselogistik
- Optimierung der Verkehrsangebote von Bahn, Bus, Taxi, Rad, Bergbahnen
- Integration von Fahrplan- und Tourismusinformation in einer Mobilitätsdienstleistungszentrale
- E-Fahrzeuge für die Gäste
- Alternative Angebote: Shuttle-Dienst, umweltfreundliche City-Busse, Anrufsammeltaxidienste
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen durch mehr Fuß- und Radwege, Fußgängerzonen, Parkraumbewirtschaftung

Status: Als erfolgreiches Beispiel in Salzburg gilt die Gemeinde Werfenweng. Als Vorbild kann auch die Strategie des Regionalverbandes Tennengau gesehen werden, touristische Fahrten mit dem Öffentlichen Verkehr dahingehend zu fördern, dass für Gäste attraktive und unkomplizierte Fahrtangebote um einen Euro innerhalb der Region bzw. in die Landeshauptstadt angeboten werden.

Auswirkung: Reduktion des lokalen Kfz-Verkehrs sowie des regionalen bzw. überregionalen Kfz-Verkehrs durch An- und Abreise mit alternativen Verkehrsmitteln (Bus und Bahn) mit entsprechender Verringerung der Lärmbelastung vor allem im Ort, aber auch an den An- und Abreiserouten

LKW-Fahrverbote:

Ziele: Rückverlagerung der Lkw-Fahrten auf die Autobahn und Schutz der Bevölkerung in dicht besiedelten Ortsgebieten.

Beispiele:

- B1 Wiener Straße Straßwalchen - Landesgrenze
- B99 Katschbergstraße Gemeindegebiet Eben im Pongau
- B158 Wolfgangsee Straße
- B159 Salzachtal Straße Gemeindegebiete Kuchl/Golling
- B159 Salzachtal Straße Ortsgebiet Tenneck
- B159 Salzachtal Straße Ortsgebiet Bischofshofen
- B320 Ennstal Straße

Auswirkung: Die Verordnung der Fahrverbote wurde in allen Fällen von der betroffenen Bevölkerung begrüßt, es gibt dort seither kaum mehr Beschwerden über die Auswirkungen des Lkw-Verkehrs.

Fahrgemeinschaften:

Täglich pendeln über 42.000 Personen vom Umland in die Stadt Salzburg. Durchschnittlich sitzt nur in jedem 5. Auto mehr als eine Person. Daher fördert das Land Salzburg Fahrgemeinschaften über ein eigenes Projekt, welches seit 2008 unter der Marke "Compano-Salzburg" läuft.

Derzeit gibt es in diesem Rahmen ca. 300 gemeldete Fahrgemeinschaftsmitglieder. Bei diesen gemeldeten Fahrgemeinschaften liegt der durchschnittliche Besetzungsgrad der Pkw bei 3 Personen. Im Vergleich dazu liegt der allgemeine Besetzungsgrad bei 1,2 Personen pro Pkw.

Auch die Bildung kurzfristiger Fahrgemeinschaften wird durch die Internetplattform www.compano-salzburg.at gefördert.

Pilotprojekt "Mitarbeitermobilität Tennengau":

In den Jahren 2007 und 2008 lief das Pilotprojekt Mitarbeitermobilität Tennengau. Mit Hilfe von Finanzierungsbeiträgen des Regionalverbandes, des Landes Salzburg, der Verkehrsunternehmen sowie der teilnehmenden Betriebe berechnete eine "Mitarbeiter Mobilitäts Card" (MMC) die Arbeitnehmer zur kostenlosen Nutzung von Öffentlichen Verkehrsmitteln auf dem Weg zur Arbeit. Weiters wurden betriebsbezogene Fahrplananpassungen durchgeführt sowie zusätzliche Kurse eingerichtet. Die Evaluierung des Projektes zeigte, dass sich der Anteil der Personen, die vor Einführung der MMC ausschließlich

den Pkw für die Fahrt zur Arbeit nutzen, von 49% auf 23% verringerte. Der beobachtete Effekt war eine deutliche Verlagerung der Fahrten vom MIV auf den ÖV.

Förderung des öffentlichen Verkehrs durch Tarifstützung:

Das Land gewährt beim Kauf einer Jahreskarte des Salzburger Verkehrsverbunds (SVV) eine Förderung von 20% des Kaufpreises. Der Jahreskartenverkauf der letzten 5 Jahre zeigt folgende Entwicklung:

| Jahr | Region | Kernzone | Grenzüberschreiter | Summe |
|---------------------|--------|----------|--------------------|--------|
| 2010 | 4.382 | 2.679 | 112 | 7.173 |
| 2011 | 5.032 | 3.368 | 149 | 8.549 |
| 2012 | 5.422 | 3.567 | 185 | 9.174 |
| 2013 | 5.629 | 3.789 | 214 | 9.632 |
| 2014 | 6.652 | 5.787 | 261 | 12.700 |
| 2015 ^(*) | 7.333 | 6.379 | 288 | 14.000 |

^(*)Für das Jahr 2015 derzeit nur als Prognose!

Das Land unterstützt die FreizeitCard des SVV für Kinder und Jugendliche, sodass sie landesweit um zehn Euro angeboten werden kann.

Ebenso wird die SVV-Jugendcard gefördert, um Jugendlichen einen Rabatt um ca. 30 Prozent auf ihre Einzelfahrscheine zu gewährleisten.

Das Semesterticket der SVV wird ebenfalls vom Land mit erheblichen Mitteln gestützt.

9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG

9.1 Maßnahmen in der Verkehrsplanung

Geplante bauliche Maßnahmen (Großprojekte/Umfahrungen)

Bis 2018 werden folgende Bauvorhaben umgesetzt, die auch eine Verbesserung der Lärmsituation bewirken:

- B159 Umfahrung Langwies
Entfall einer Eisenbahnkreuzung und Entlastung des Ortsteils Langwies durch eine Lärmschutzwand
Spatenstich am 06.06.2014
Fertigstellung für Herbst 2016 geplant
Gesamtherstellungskosten ca. € 19 Mio.
- Halbanschlussstelle Hagenau
Entlastung des Ortes Bergheim durch Vermeidung von Mehrwegen
UVP-Bescheid vom 18.01.2013 in Rechtskraft
Beginn der ersten Ausbaustufe 2015

9.2 Maßnahmen in der Raumordnung

In der überörtlichen und örtlichen Raumplanung wird eine Reihe von indirekten Maßnahmen umgesetzt, die Auswirkungen auf die Verminderung von Lärm haben:

Konsequente Umsetzung der Richtlinie „Immissionsschutz in der Raumordnung“: Die Richtlinie kann kostenlos bezogen werden unter:

[Richtlinie Immissionsschutz in der Raumordnung - Landversand.](#)

Diese bewährte Richtlinie wird derzeit überarbeitet.

Zur Erleichterung des Vollzugs der Richtlinie in den Gemeinden wurden zusätzliche Lärmkarten (Berücksichtigung eines Prognoseverkehrs) berechnet und den Gemeinden zur Verfügung gestellt. Diese Prognoselärmkarten sind in SAGISonline allgemein zugänglich. Gerade diesen Lärmkarten kommt zunehmend höhere Bedeutung bei.

Ausweisung von Wohn- und Betriebsstandorten außerhalb des ÖV-Einzugsbereiches nur in besonders begründeten Ausnahmen, d.h. konsequente Orientierung der Siedlungsentwicklung am ÖV.

Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl im Güter- und Pendlerverkehr durch die bevorzugte Ausweisung von regionalen und überregionalen Gewerbezonem im Einzugsbereich des Schienenverkehrsmittels (mit der Möglichkeit einer Schienenanbindung) und in der Nähe bestehender Bahnhöfe und Eisenbahnhaltstellen.

Ausweisung von Wohngebieten im Einflussbereich von umweltrelevanten Emissionsquellen (insbesondere Lärm) nur dann, wenn durch entsprechende Schutzmaßnahmen die Einhaltung umwelthygienischer Grenzwerte gesichert ist und öffentliche und private Dienstleistungseinrichtungen sowie öffentliche Verkehrsmittel in zumutbarer Entfernung vorhanden oder geplant sind.

Schaffung kompakter und maßvoll verdichteter Siedlungen entlang der bestehenden Eisenbahnen nur unter Beachtung der Erfordernisse des Immissionsschutzes.

Ausweisung von Flächen für Einkaufszentren, Freizeiteinrichtungen und Gewerbegebiete unter Bedachtnahme auf die Minimierung der Belastung durch den Verkehr nur nach umfassender Prüfung der Verkehrsentwicklung.

Konzentration des Wohnungswachstums und der Betriebsstandorte von überörtlicher Bedeutung an ausgewählten Entwicklungsstandorten in regionaler Abstimmung.

Verkehrsnachfragelenkung durch entsprechende Ausweisung von Standorten mit hoher Nutzungsfrequenz (z.B. Einkaufszentren, größere Betriebe, Wohnsiedlungen, Schulen, Freizeiteinrichtungen).

Reduktion der Immissionsschallpegel durch entsprechende Situierung von Gebäuden (im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan) mit lärm- und abgasempfindlichen Nutzungen, abgewandt von stark befahrenen Straßen und Eisenbahnlinien sowie durch die Wahl entsprechender Bauformen (z.B. geschlossene Bebauung als Abschirmung vom Straßenlärm).

Vorausschauende Flächenwidmungsplanung unter verstärkter Berücksichtigung der umwelthygienischen Zielsetzungen (z.B. Anordnung von Immissionsschutzstreifen bei benachbarten lärmintensiven bzw. sensiblen Nutzungsformen, Ausweisung von Betriebsgebieten als Puffer zwischen Wohngebieten und lärmintensiven Nutzungsformen).

Die Inhalte des Salzburger Raumordnungsgesetzes 2009 (ROG 2009), LGBL Nr 30/2009 idGF, zur Gewährleistung des Schutzes vor Umgebungslärm sind in der folgenden Tabelle kurz dargestellt:

| | |
|----------------|--|
| § 2 (1) Z.4: | Die Bevölkerung ist vor ...Umweltschäden, -gefährdungen und -belastungen durch richtige Standortwahl dauergenutzter Einrichtungen und durch Schutzmaßnahmen bestmöglich zu schützen. |
| § 2 (2) Z.4: | Verstärkte Berücksichtigung der Umweltbelange bei der Abwägung ökologischer und ökonomischer Ansprüche an den Raum. |
| § 28 (3) Z.4: | Als Bauland dürfen Flächen nicht ausgewiesen werden, die aufgrund der gegebenen oder erwartbaren Umweltbelastungen oder -auswirkungen für eine widmungsgemäße Nutzung ungeeignet sind. |
| § 28 (4) Z.3: | Als Bauland sollen nur Flächen ausgewiesen werden, die der geplanten hauptsächlichen Verwendung entsprechend eine ausreichende Umweltqualität (Besonnung, Klima, Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe udgl) aufweisen. |
| § 36 (5) | In der Kategorie Immissionsschutzstreifen sind nur bauliche Nebenanlagen zulässig, die der Erreichung des Schutzzweckes dienen. |
| § 53 (2) Z.17: | Im Bebauungsplan der Aufbaustufe können Maßnahmen zu Zwecken des Immissionsschutzes (z.B. Lärmschutzwände oder -wälle, Lärmschutzfenster) festgelegt werden. |

Darüber hinaus werden regionale Initiativen für verkehrslenkende Maßnahmen (z.B. regionales Entwicklungskonzept "S-Bahn Pinzgau" des Regionalverbandes Pinzgau) gefördert.

9.3 Auf die Geräuschquelle ausgerichtete technische Maßnahmen

Nach Maßgabe der vorhandenen Mittel werden von den Baubezirken der Landesstraßenverwaltung folgende Maßnahmen laufend geplant und umgesetzt:

Fahrbahnen:

- ca. 30 km neue Fahrbahndecken (Beläge) pro Jahr
- keine Pflasterungen im Fahrbahnbereich
- möglichst einheitliche / homogene Fahrbahnoberflächen
- Schachtabdeckungen im Fahrbahnbereich: bei Bestandsanierungen neu ausgeführte Schachtanzahl möglichst gering mit verschraubten Deckeln

Brücken:

- bis zu brauchbaren Brückenlängen möglichst integrale Brückenobjekte ohne Fahrbahnübergangskonstruktionen (FÜK) in Brückenverlauf
- Lärmabschirmung der FÜK nach unten
- FÜK: Fingerkonstruktionen anstatt Lamellenkonstruktionen

- bestmöglicher FÜK-Einbau und bestmögliche Anrampung vor Fugenkonstruktionen
- Verstärkter Einsatz von Betonleitwänden (Lärmabschirmung)
- Forschungsvorhaben für alternative Deckelkonstruktionen auf Brücken zur Lärmreduktion

9.4 Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung

Im Bereich des Landes Salzburg sind derzeit keine derartigen Maßnahmen vorgesehen.

9.5 Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung

Die Förderprogramme zur Errichtung von Lärmschutzwänden und zum Einbau von Lärmschutzfenstern werden weitergeführt.

Für die nächsten 5 Jahre (2013 - 2017) ist geplant, für Lärmschutzwände und -dämme in Summe € 2.500.000,- auszugeben und damit ca. 20 Projekte mit einem Gesamtumfang von ca. 3,6 km zu realisieren. Diese Einzelprojekte werden gemäß Listung in der vorliegenden Dringlichkeitsreihung umgesetzt, die Dringlichkeitsreihung wird fortgeführt.

Für die Lärmschutzfensterförderung sind derzeit für den Zeitbereich der nächsten 5 Jahre (2013 -2017) in Summe € 1.400.000,- für ca. 450 Projekte (Häuser) für den Einbau von ca. 3.000 Einzelementen (Fenster + Türen, zusätzlich Schalldämmlüfter) vorgesehen. Einzelprojekte werden gemäß Antragslistung und Budgetlage umgesetzt.

Eine Evaluierung der Förderung von schalltechnischen Sanierungen an Landesstraßen und an Eisenbahnstrecken von den zuständigen Abteilungen Landesbaudirektion und Umweltschutz ist im Jahr 2009 erfolgt.

Doppelförderungen wurden vermieden und Synergieprojekte wurden abgestimmt.

9.6 Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen

Im Bereich des Landes Salzburg sind keine zusätzlichen derartigen Maßnahmen vorgesehen.

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

Bei der Erstellung der strategischen Lärmkarten wurde mit den Nachbarn folgendermaßen zusammengearbeitet:

Anhand der Verkehrsstärken (JDTV) der Landesstraßen B und L sowie von Privatstraßen mit entsprechender Verkehrsbedeutung wurden alle Straßen, die im Bereich der Landesgrenzen deutlich unterhalb des Schwellenwertes von 8.220 KFZ/24h liegen, ausgeschieden. Diese Straßen werden in der folgenden Auflistung hellgrau dargestellt.

Bei den verbliebenen Straßen wurde mit dem jeweiligen Nachbarland die Vorgehensweise besprochen. Dabei wurde für einzelne relativ kurze Straßenabschnitte die Kartierung auch unterhalb des Schellenwertes bis an die Landesgrenze vereinbart bzw. fortgesetzt.

Folgende Straßen schneiden die Salzburger Landesgrenzen - Aufzählung ausgehend von Bayern (Deutschland) im Uhrzeigersinn. In Klammern sind die Verkehrsstärken (an den Landesgrenzen) angegeben, die im Rahmen der ECE-Zählung 2010 ermittelt wurden:

Bayern (Deutschland): 4 Straßen (B178, B1, B155, B156a) mit entsprechender Verkehrsstärke

- B178 Loferer Straße (10.500 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- L110 Hirschbichl Straße (300 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- L256 Dürrnberg Straße (1.000 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- B160 Berchtesgadener Straße (7.000 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- L114 Großmeiner Straße (4.000 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- B1 Wiener Straße (11.000 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- B155 Münchener Straße (28.000 KFZ/24h an der Landesgrenze): liegt im Ballungsraum der Landeshauptstadt Salzburg
- B156a Lamprochtshausener Straße Abzw. Oberndorf (11.000 KFZ/24h an der Landesgrenze)

Oberösterreich: 6 Straßen (B156, L101, B147, B1, B154, B158) mit entsprechender Verkehrsstärke

- L205 St. Georgener Straße (5.500 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- L228 Außerfürther Straße (2.200 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- B156 Lamprochtshausener Straße (6.000 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- L221 Michaelbeurer Straße (1.500 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- L242 Perwanger Straße (2.400 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- L203 Gransdorfer Straße (1.700 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- L101 Mattseer Straße (4.800 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- B147 Braunauer Straße und L268 Baier Straße (11.000 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- B1 Wiener Straße (5.500 KFZ/24 h an der Landesgrenze)
- L265 Hüttenedter Straße (1.000 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- L208 Vöcklatal Straße (2.000 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- B154 Mondsee Straße (4.200 KFZ/24h bei km 3,806 an der Landesgrenze)
- L103 Thalgauger Straße (2.800 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- B154 Mondsee Straße (3.200 KFZ/24h bei km 25,833 an der Landesgrenze)
- L217 Kienbergwand Straße (1.000 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- B152 Seeleiten Straße (1.700 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- L116 St. Wolfgang Straße (5.500 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- B158 Wolfgangsee Straße (10.000 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- B166 Paß Gschütt Straße (2.000 KFZ/24h an der Landesgrenze)

Steiermark: Eine Straße (B320) mit entsprechender Verkehrsstärke

- L219 Filzmooser Straße (1400 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- B320 Ennstal Straße (8.500 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- L223 Forstauer Straße (600 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- B96 Murtal Straße (1.000 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- B95 Turracher Straße (3.400 KFZ/24h an der Landesgrenze)

Kärnten: Keine Straße mit entsprechender Verkehrsstärke

- L267 Bundschuh Straße (300 KFZ/24h an der Landesgrenze)
- B99 Katschberg Straße (2.200 KFZ/24h an der Landesgrenze),
- B167 Gasteiner Straße (1.000 KFZ/24h auf der Zufahrt zur Bahnverladung)
Großglockner-Hochalpenstraße, (keine detaillierten Verkehrszahlen vorliegend, jedoch deutlich unter dem Schwellenwert, auf der Zulaufstrecke L271 nur 900 KFZ/24h)

Osttirol: Keine Straße mit entsprechender Verkehrsstärke

Felbertauernstraße (keine detaillierten Verkehrszahlen vorliegend, jedoch deutlich unter dem Schwellenwert)

Südtirol (Italien): Keine Straße im hochalpinen Gelände**Nordtirol: 2 Straßen (B178, B161) bis an die Landesgrenze kartiert**

B165 Gerlos Straße (800 KFZ/24h an der Landesgrenze)

B161 Paß Thurn Straße (5.500 KFZ/24h an der Landesgrenze)

B164 Hochkönig Straße (3.200 KFZ/24h an der Landesgrenze)

B178 Loferer Straße (5.500 KFZ/24h an der Landesgrenze)

11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

Belastungen vermeiden, damit später nicht (teuer) saniert werden muss - dieser Grundgedanke ist sowohl volkswirtschaftlich sinnvoll als auch im Hinblick auf leere Kassen (Budgets!) der klar vorgezeichnete Weg. Raumordnung, Mobilitätsplanung und eine entsprechende Infrastruktur für den Öffentlichen Verkehr (Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs) sind wichtige Stützen:

11.1 Raumordnung und Mobilitätsplanung**Richtlinie für Verkehrsgutachten zu Großprojekten:**

Großprojekte sind bedeutende Verkehrserreger, deren Situierung und Ausgestaltung primär nach betriebswirtschaftlichen Kalkülen erfolgt und die vielfach unerwünschte räumliche und verkehrliche Auswirkungen zeigen. Demgegenüber stehen politische Zielformulierungen einer nachhaltigen Raum- und Siedlungsentwicklung. Die verfügbaren und angewandten Prüfungs- und Genehmigungsverfahren waren zu wenig geeignet, problematische Standortentwicklungen oder Fehlentwicklungen zu verhindern.

In einer Richtlinie soll ressort- und fachgebietsübergreifend ein Verfahren normiert werden, mit dem landeseinheitlich und nachvollziehbar die verkehrlichen Auswirkungen von Großprojekten ermittelt und beurteilt werden können. Die Anwendung dieser Richtlinie soll weiters die Entwicklung von Maßnahmen zur Erzielung der Verkehrsverträglichkeit, welche mit dem Projektwerber zu vereinbaren sind, ermöglichen.

Die Richtlinie soll zu einer möglichst einheitlichen Vorgangsweise bei Verkehrsgutachten in Behördenverfahren und zur Erhöhung der Rechtssicherheit führen. Die Anwendung kommt insbesondere bei Standortverordnungen, Räumlichen Entwicklungskonzepten (REK), Flächenwidmungsplänen und Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) in Betracht.

Zur Harmonisierung der Wirtschafts-, Verkehrs- und Umweltinteressen wurde im Salzburger Landes-Mobilitäts-Programm (SLMK) empfohlen, im Einvernehmen mit den bayerischen Nachbarn die gemeinsame Erarbeitung einer Richtlinie zur Verwendung in den Behördenverfahren von Großprojekten voranzutreiben. Gleichzeitig wäre die Bereitschaft zu erklären, mit den Landkreisen Berchtesgadener Land und Traunstein die Anwendung einer derartigen Richtlinie in entsprechenden Behördenverfahren zu vereinbaren.

Status: Eine entsprechende österreichische Richtlinie liegt mittlerweile in Form der RVS 02.01.13 (Verkehrserzeugung von Einkaufszentren und multifunktionalen Zentren) vor.

Das Betreiben zur harmonisierten Anwendung auf Salzburger wie Bayerischer Seite war jedoch nicht erfolgreich, da dort auf eigene Behördenrichtlinien verwiesen wurde.

Sachprogramm Raumplanung und Verkehr:

Allgemeines:

Das Bundesland Salzburg weist eine Fläche von 7.154 km² auf, davon können aber nur rund 17,6 % (1.259 km²) als Dauersiedlungsraum genutzt werden. In diesem Dauersiedlungsraum befinden sich 99,8 % der Wohnbevölkerung, 99,5 % der Beschäftigten am Arbeitsort sowie 96,8 % der verbauten Fläche. Durch die Vielzahl der Nutzungsinteressen (Siedlungsflächen, Verkehrsflächen, technische Infrastrukturen, Freiraumnutzungen) und durch den dadurch immer knapper werdenden Raum sowie durch die daraus resultierenden Umweltproblematiken (Bodenversiegelung, Lärm, Luft) wird die Planung und Flächensicherung für zukünftige Verkehrsinfrastrukturen zusehends schwieriger. Neben langen Planungszeiträumen sind auch die finanziellen Ressourcen des Bundes, des Landes und der Kommunen ein Faktum, das die Umsetzung von geplanten Verkehrsprojekten oftmals verzögert. Um aber auch in Zukunft eine Verkehrsinfrastruktur anbieten zu können, die die intensiven Austauschbeziehungen und Verflechtungen des Zentralraumes Salzburgs mit den Bezirken Innergebirg sowie den benachbarten Ländern (vor allem Bayern und Oberösterreich) gewährleisten kann, sind eine vorausschauende Planung und Freihaltung von Korridoren bzw. Trassen erforderlich. Auch in den inneralpinen Talschaften bestehen sehr oft beengte Verhältnisse, die sich nachträglich auf die Verkehrsverhältnisse auswirken. Der Urlauberreiseverkehr sowie das Freizeitverhalten der Bevölkerung vergrößern diese Problematik.

Eine wichtige Rolle für das Verkehrsgeschehen im Land Salzburg nimmt auch die Schieneninfrastruktur ein. Durch die bereits teilweise erfolgte Umsetzung des NAVIS-Konzeptes (S-Bahn Salzburg) ist ersichtlich, welches Potenzial dieser Verkehrsträger für eine nachhaltige Verkehrsabwicklung besitzt. Der Um- bzw. Ausbau bestehender Bahntrassen und Haltestellen, aber vor allem auch die Errichtung neuer Schienenwege soll durch die Flächenfreihaltung mittels des Sachprogrammes mittel- bis langfristig gesichert werden.

Wesentlich erscheint, dass die Chancen für eine positive wirtschaftliche Entwicklung weiterhin genutzt werden und dass allfällige Risiken durch raumordnerische Maßnahmen vorausblickend verhindert bzw. minimiert werden. Das Sachprogramm "Raumplanung und Verkehr" soll neben anderen Raumplanungsinstrumenten einen Beitrag liefern, dass durch eine koordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung die hohe Qualität der Landschaft dieses Raumes und die Lebensqualität der heute und künftig hier lebenden Menschen verbessert bzw. erhalten werden können. Eine intakte Landschaft wird dabei als Voraussetzung für einen funktionierenden, attraktiven und somit zukunftsfähigen Lebens- und Wirtschaftsraum gesehen.

Ziel des Sachprogrammes sind verbindliche flächen- und raumbezogene Festlegungen im Hinblick auf eine Trassen-/Korridorfreihaltung bzw. eine Standortsicherung. Grundsätzlich ist das Raumordnungsprinzip der Begründbarkeit und Nachvollziehbarkeit von Planungsmaßnahmen ausschlaggebende Maxime für Art und Umfang der erforderlichen Grundlagen.

Bearbeitungsstufen im Sachprogramm (SP) und Gliederung der Projekte:

Insgesamt wurden durch die Arbeitsgruppe "SP Raumplanung und Verkehr" bisher über 100 Projekte hinsichtlich ihrer Relevanz für das Sachprogramm beurteilt. Aufgrund der Vielzahl der Projekte wurde daher eine Differenzierung nach Bearbeitungsstufen als zielführend erachtet. Die Bearbeitungsstufen gliedern sich nach folgender Systematik:

- Stufe 1: Planungsabsichten bereits konkret, Unterlagen für Trassensicherung bzw. Freihaltung ausreichend (dzt. 21 Projekte Schiene und 17 Projekte Straße)
- Stufe 2: Planungsabsichten noch konkretisieren, weitere Unterlagen erforderlich (derzeit 20 Projekte Schiene und 16 Projekte Straße)
- Stufe 3: derzeit keine abgestimmte Planungsabsicht, entsprechende Unterlagen erforderlich (derzeit 4 Projekte Schiene und 2 Projekte Straße)

Darüber hinaus wurden auch Projekte bearbeitet bzw. bewertet, wo eine Freihaltung von Flächen nicht erforderlich erscheint (z.B. reine Tunnelstrecke), die Umsetzung mittlerweile bereits erfolgt (ist) oder eine Umsetzung als nicht realistisch eingestuft wurde (derzeit 10 Projekte Schiene und 19 Projekte Straße).

Die Gliederung der Projekte erfolgt in der Unterscheidung zwischen Schienen- und Straßenprojekten sowie einer weiteren Untergliederung. Insgesamt handelte es sich zum Stichtag 04.05.2009 um folgende Projekte:

Schienenprojekte:

- 29 Projekte Neu/Umbau
- 17 Projekte für Bahnhaltstellen (Neu/Umbau, ÖV-Knoten, P&R, B&R)
- 9 Projekte für Anschlussbahnen bzw. Güterterminal

Straßenprojekte:

- 27 Projekte Neu/Umbau bzw. Umfahrungen
- 25 Projekte Autobahn (Ausbau, Anschlussstellen, Raststätten)

Das Sachprogramm Raumplanung und Verkehr befindet sich nach wie vor (2013) in Bearbeitung (inklusive Hörungsverfahren).

Regionales Entwicklungskonzept "S-Bahn Pinzgau":

Der Pinzgauer Zentralraum ist ein attraktiver Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusstandort, in dem es derzeit aufgrund der beschränkten Leistungsfähigkeit des Straßennetzes regelmäßig zu Verkehrsüberlastungen im Bereich Zell am See - Schüttdorf kommt. Es soll daher untersucht werden, wie der Schienennahverkehr auf der bestehenden Bahnstrecke für die potentiellen Kunden attraktiver gestaltet und wie die Bahn als Rückgrat des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV) im Pinzgau besser genutzt werden kann.

Dazu sind mehrere Varianten zur künftigen Angebotsgestaltung (Fahrplanverbesserung, Neubau und/oder Verlegung von Bahnhaltstellen, Verbesserung der Zugänglichkeit,...) zu entwickeln und deren verkehrliche Wirkungen abzuschätzen. Weiters sind auch Vorschläge für die Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf das Bahnangebot auszuarbeiten. Für die Umsetzung der als zweckmäßig beurteilten infrastrukturellen Maßnahmenbündel ist ein Regionales Entwicklungskonzept gemäß § 11 Abs. 5 ROG 2009 zu erarbeiten, aufbauend auf den Vorgaben des Salzburger Mobilitätskonzeptes, des Rahmenplanes Öffentlicher Verkehr sowie des Salzburger Landesentwicklungsprogramms.

Ziele des Regionalen Entwicklungskonzeptes, das vom Regionalverband Pinzgau erstellt wird, sind

- die Erstellung von Maßnahmen zum Infrastrukturausbau hinsichtlich
 - der Verbesserung der Zugänglichkeit bestehender Bahnhaltstellen,
 - der Verbesserung der bestehenden Bahnhaltstellen und des Stationsumfeldes, auch unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit,
 - neu zu errichtender und/oder zu verlegender Bahnhaltstellen
- eine Überprüfung der räumlichen Entwicklungsziele der regionalen und der örtlichen Raumplanung der Gemeinden entlang der Bahnlinie im Hinblick auf allfällige Anpassungserfordernisse, um die Bahn als Rückgrat des ÖPNRV bestmöglich zu nutzen
- die Erarbeitung von Vorschlägen für die Entwicklung künftiger Potentiale (Wohnen, Gewerbe, Tourismus) in Abstimmung mit einem Ausbau der Bahn (Masterplan "ÖPNRV-bezogene Siedlungsentwicklung").

Bei Umsetzung der im Regionalen Entwicklungskonzept erarbeiteten Maßnahmenvorschläge ist anzunehmen, dass bei Errichtung neuer Haltestellen und bei einer entsprechenden Bedienungsfrequenz (S-Bahn-Verkehr) entlang dieser Entwicklungsachse ein Hintanhalten der jährlichen Verkehrssteigerung bzw. sogar eine Reduktion im Individualverkehr (Berufs- und Schülerverkehr, Einkaufsverkehr, Tourismus) erwartet werden kann.

11.2 Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs

Die Verkehrsmittelwahl wird in hohem Maße von den Qualitätsmerkmalen der angebotenen Verkehrssysteme bestimmt. Im Personenverkehr weisen sowohl Bahn und Bus als auch die Radwegeanlagen und die Fußwegenetze hohe Qualitätsdefizite gegenüber dem Autoverkehr auf. Gleiches gilt auch im Güterverkehr für die Bahn gegenüber dem Lkw.

Das SLMK empfiehlt daher, für alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel (Öffentlicher Verkehr, Radverkehr, Straßen und Güterverkehr) landesweit geltende Angebotsqualitätsstandards zu setzen und zu kontrollieren.

Die Anwendung der Standards wird auch für den bayerischen Bereich der EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein empfohlen.

Mindestbedienungsstandards für Bahn und Bus

Zur Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit werden einheitliche Mindestbedienungsstandards für Bahn und Bus gemäß der Empfehlung des SLMK ausgearbeitet.

Status: Seit 2012 tagt eine Arbeitsgruppe Länder/Bund über bundesweite ÖV-Ausbaustandards; Status: in Arbeit.

Standards für Bahn- und Bushaltstellen

Für die bessere Ausstattung der ca. 2.000 Bahn- und Bushaltstellen im Land Salzburg wurde im SLMK empfohlen, in Abhängigkeit vom Fahrgastpotenzial differenzierte Ausrüstungsstandards zuzuordnen und schrittweise zu realisieren.

Status: Eine Erhebung zu allen Bahn- und Bushaltstellen wurde durchgeführt. Die Ergebnisse werden im Rahmen der bundesweiten ÖV-Ausbaustandards herangezogen werden.

Seit 2011 werden Maßnahmen zur Verbesserung der Standards von Bushaltestellen vom Land gefördert. Zusätzliche Förderung, wenn überdachte Fahrradabstellanlagen nach dem Stand der Technik bei den Haltestellen errichtet werden. Den Gemeinden soll so ein Anreiz für die Modernisierung und Attraktivität von Bushaltestellen gegeben werden.

Rahmenplan Öffentlicher Verkehr - Salzburg Takt für Bahn und Bus

Ein attraktives und an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientiertes Angebot im ÖPNV erfordert einen landesweiten integralen Taktfahrplan - den Salzburg Takt, der den Bahn- und Busverkehr umfasst und auf den Personenfernverkehr der Bahn so weit wie möglich abgestimmt wird.

Im SLMK wurde empfohlen, für Bahn und Bus in Salzburg einen Integrierten Taktverkehr - den Salzburg Takt - zu entwickeln, der mit den benachbarten Ländern und dem Fernverkehr so weit wie möglich abgestimmt ist. Für diesen Salzburg Takt sind entsprechende ÖV-Rahmenpläne zu entwickeln.

Status: in Arbeit

Standards für Straßen mit Busverkehr

Zur Qualität des Busverkehrs gehören kurze Fahrzeiten bei hoher Pünktlichkeit. Haltestellenaufenthalte sind unvermeidlich, nicht aber durch Stau oder Ampelregelungen bedingte Verzögerungen. Die Landesregierung hat daher bereits im Jahre 1992 die Verkehrsbehörden angewiesen, in der Stadt Salzburg und den Umlandgemeinden den Vorrang für Linienbusse sicherzustellen. In konsequenter Weiterführung dieses Konzeptes werden auf allen B- und L-Straßen des Landes Salzburg und auf dem Straßennetz der Stadt Salzburg mit dem Linienbusverkehr abgestufte Streckenstandards festgelegt.

Status: An einigen Straßen im Zulauf zur Stadt Salzburg (B1, B158, L101) wurden Buskorridore mit eigenen Busspuren bzw. mit Buspriorisierung eingerichtet. Diese Strategie wird weiterverfolgt.

11.3 Verkehrsinfrastruktur

Nahverkehrsinfrastruktur im Großraum Salzburg

Für die Gestaltung der Nahverkehrsinfrastruktur im Großraum Salzburg wurde das Programm NAVIS (Nahverkehrsinfrastrukturprogramm Salzburg) entwickelt. NAVIS hat eine umfassende Attraktivität des Personennahverkehrs im Zentralraum Salzburg zum Ziel.

Status: Umsetzung NAVIS - Schiene

Die Republik Österreich und das Land Salzburg haben im August 1998 den Rahmenvertrag 2000 zur Finanzierung von NAVIS abgeschlossen. So gut wie alle Haltestellen auf dem Ast Salzburg - Golling (Süd-Ast) wurden bereits fertig gestellt. Die Strecke Salzburg Hauptbahnhof - Staatsgrenze - Freilassing ist derzeit in Ausbau begriffen. Die Eröffnung der auf diesem Streckenabschnitt liegenden Haltestelle Taxham erfolgte 2006. Im Zuge dieses 3-gleisigen Ausbaus der Strecke Salzburg - Freilassing wurden 2009 die Haltestellen Mülln und Aighhof eröffnet, 2013 die Haltestelle Lieferung.

Der 30-Minuten-Nahverkehrstakt zwischen Salzburg und Golling ist realisiert.

Der "Talent" als modernes Nahverkehrsfahrzeug (S-Bahn) ist bereits im Einsatz.

Im Bereich des Regionalbusangebotes sind die Flachgautakte 1 und 2 und der Tennengautakt bereits realisiert.

Im Jahr 2010 wurden die bestehenden P&R Parkplätze an den Bahnhöfen Taxenbach und Bruck erweitert und an der Haltestelle Kuchl eine Bike&Ride Anlage errichtet.

Landes-Radverkehrsnetz

Die Qualitätsverbesserungen im Radverkehr mit dem Ziel der Steigerung des Radverkehrsanteils sind Teil der Landesmobilitätspolitik.

Zur bisher sehr erfolgreichen Fortsetzung der Radwegebauprogramme und zu den Ausbaustufen zwischen 2002 - 2005 wird das Investitionsprogramm 2006 - 2015 für das Salzburger Landes-Radverkehrsnetz fortgesetzt.

Salzburger Landes-Radverkehrsnetz Investitionsprogramm 2006 - 2015

| | Radweglängen (km) | | | | Investitionskosten (Mio.) Summen** 1 und 2 |
|---------------|-------------------|---------------------|-------------|--------------|--|
| | Stand 2005 | Investitionsstufen* | | Ziel 2015 | |
| | | 1 | 2 | | |
| Flachgau | 209,4 | 20,6 | 42,6 | 272,6 | 19,2 |
| Tennengau | 34,5 | 10,0 | 9,4 | 53,9 | 3,3 |
| Pongau | 111,0 | 23,3 | 3,5 | 137,8 | 9,9 |
| Lungau | 69,0 | 5,5 | 0,0 | 74,5 | 1,1 |
| Pinzgau | 193,1 | 20,1 | 3,4 | 216,6 | 9,3 |
| Gesamt | 617,0 | 79,5 | 58,9 | 755,4 | 42,9 |

* vorgesehene Zeiträume: 1: 2006 - 2009
2: 2010 - 2015

** Finanzierung: Land und Gemeinden

Anschlussbahnen und Terminals

In Österreich finden mehr als zwei Drittel des Güterumschlages auf der Schiene über Anschlussbahnen statt. Im Rahmen einer langfristigen Strategie zur Herstellung einer Wettbewerbsgleichheit zwischen Schiene und Straße, zur Stärkung des Umweltschutzes und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit hat der forcierte Ausbau von Anschlussbahnen eine besondere verkehrspolitische Bedeutung. Für Anschlussbahnen und Industriestammgleise existieren Förderungsmöglichkeiten des Bundes und der ÖBB. Diese werden von einer Förderung des Landes Salzburg je nach Projektgröße ergänzt. Das Land Salzburg unterstützt mit diesem Förderprogramm jene Unternehmen, die ihren Gütertransport auf die Schiene verlagern. Die Landesförderung beträgt maximal zehn Prozent der Projektkosten und ergänzt die vom Bund gewährte 30- bis 40-prozentige Anschlussbahnförderung.

Status: Bezüglich der Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Schiene wurde 2008 das Projekt "Innoversys" gestartet. Darin sollen gemeinsam mit der Wirtschaft die erforderlichen Maßnahmen (Anschlussgleise, Terminals, usw.) im Land Salzburg und im angrenzenden bayerischen Raum identifiziert werden. Seit 2008 ist der Salzburger Anschlussbahncoach eingerichtet, welcher im Kontakt mit Firmen und Kommunen Synergieeffekte im regionalen Bahngüterverkehr schafft, um den Betrieb von Anschlussbahnen und öffentlichen Ladegleisen rentabler zu machen.

12. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN

Da alle im Lärmaktionsplan angeführten Projekte nicht aus dem Titel »Aktionsplan Salzburg (Straßen außer Autobahnen und Schnellstraßen außerhalb des Ballungsraumes Stadt Salzburg)« erfolgen, sondern immer Projekte der jeweiligen Abteilungen aus anderen Titeln mit Wirkung auf den Straßenverkehrslärm darstellen, wurden die Angaben zu den verfügbaren Finanzmitteln (soweit verfügbar) jeweils bei der Beschreibung dieser Projekte angeführt.

Für alle in diesem Bericht angeführten Projekte sind jedenfalls die Budgetrichtlinie(n) und alle haushaltsrechtlichen Bestimmungen einzuhalten. Jede Projektdurchführung ist von den jeweils zur Verfügung stehenden Finanzmitteln abhängig. Die Aufnahme von Maßnahmen in den Teil-Lärmaktionsplan Salzburg hat jedenfalls keine Finanzierungszusage aus dem Titel Lärmaktionsplan zur Folge. Vor jeder Projektdurchführung muss die jeweils projektverantwortliche Dienststelle die entsprechende budgetäre Bedeckung sicherstellen.

Da die jeweiligen Landesbudgets erst in Zukunft erstellt werden, können derzeit nur wenige Angaben zu den voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mitteln gemacht werden (kein Präjudiz des Landtages).

13. GEPLANTE BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES (TEIL-) AKTIONSPANS

Die im Aktionsplan angeführten Maßnahmen und Programme werden alle 5 Jahre im Rahmen der Aktualisierung der strategischen Lärmkarten und der Aktionspläne einer Evaluierung und Bewertung unterzogen.

Der Lärmaktionsplan enthält auch Maßnahmen aus anderen Programmen mit einer Relevanz bezüglich des Straßenverkehrslärms. Wenn in den referenzierten Programmen eine Evaluierung vorgesehen ist, wird aus ökonomischen Gründen auf diese Evaluierungsberichte verwiesen. Dies gilt jedenfalls für das Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006-2015, welches derzeit einer Evaluierung unterzogen wird, Dabei werden grundsätzliche Strategie sowie der Grad der Umsetzung des Maßnahmenprogramms analysiert. Das Ergebnis der Evaluierung des Salzburger Landesmobilitätskonzeptes wird 2014 vorliegen.

14. SCHÄTZUNG DER DURCH DIE JEWEILS KONKRET VORGESEHENEN MASSNAHMEN VORAUSSICHTLICH ERZIELTEN REDUKTION DER ANZAHL DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN.

Eine Angabe der Anzahl der durch die konkreten Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren vor Umgebungslärm geschützten Personen ist zur Zeit nicht möglich, da einerseits die meisten hier angeführten Planungen ressourcenabhängige Rahmenpläne darstellen (z.B. abhängig von Finanzmitteln etc.) und da andererseits die Wirkung der im angesprochenen Zeitraum im Bereich Straßenverkehr geplanten Maßnahmen auf Grund der Komplexität erst durch eine Evaluierung zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen kann (zur Zeit der Rahmenplanung fehlen entscheidende Details).

15. BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN

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

Seit dem Jahre 2001 steht die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27.6.2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können, (SUP-Richtlinie) in Kraft. Die Umsetzung der SUP-Richtlinie erfolgte in Österreich in den jeweiligen Materiengesetzen auf Landes- und Bundesebene.

§ 18 UIG verweist hinsichtlich der Umweltprüfung auf § 5 des Salzburger Abfallwirtschaftsgesetzes 1998 (S.AWG).

§ 5 Abs 2 S.AWG legt fest, dass Pläne einer Umweltprüfung zu unterziehen sind, wenn die Planung geeignet ist,

1. Grundlage für ein Projekt zu sein, das gemäß dem Anhang 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, oder
2. Europaschutzgebiete (§ 5 Z 10 des Salzburger Naturschutzgesetzes 1999 - NSchG) oder Wild-Europa-Schutzgebiete (§ 108a des Jagdgesetzes 1993 - JG) erheblich zu beeinträchtigen.

Von den im vorliegenden Aktionsplan unter 9.1 angeführten Planungen können die Z 9 bis 11 und 21 (Infrastrukturprojekte) des Anhang 1 des UVP-G 2000 betroffen sein.

Die Projekte B 159 Umfahrung Langwies und Halbanschluss Hagenau sind Vorhaben iSd UVP-G 2000 und wurden bereits auf dieser Grundlage behördlich genehmigt (Bescheide vom 08.02.2013 bzw. vom 18.01.2013). Sie haben daher bereits das Stadium der Projektierung verlassen und bilden daher keine Grundlage für Projekte im Rahmen des Teil-Aktionsplans Salzburg. Die Z 1 des § 5 Abs 2 S.AWG ist somit nicht betroffen.

Folgende Europaschutzgebiete befinden sich mit Teilflächen in der Nähe der von Teil 6 Aktionsplan Salzburg erfassten Hauptverkehrsstraßen: »Salzachauen«, »Tauglgries«, »Bluntautal« und »Kalkhochalpen«. Da der Lärmaktionsplan außer den unter 9.1 angeführten konkreten Projekten keine Detailprojekte enthält (die Art einer allfälliger Lärmschutzmaßnahme und ihre Situierung werden erst im Detailprojekt festgelegt), kann auf dieser abstrakten Planungsebene auch keine konkrete Detailprüfung der Auswirkungen auf Europaschutzgebiete durchgeführt werden. Die abstrakte Planung des Lärm-Aktionsplanes selbst wird keine Europaschutzgebiete erheblich beeinträchtigen.

Die im Land Salzburg ausgewiesenen Wild-Europa-Schutzgebiete sind fernab von Verkehrsträgern situiert. Eine Beeinträchtigung ist somit nicht der Fall.

Weiters legt § 5 Abs. 3 S.AWG fest, dass Planungen, für die nicht bereits eine Verpflichtung zur Umweltprüfung nach Abs 2 besteht, nur dann einer Umweltprüfung zu unterziehen sind, wenn sie voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben. Zum Zweck dieser

Beurteilung hat eine Umwelterheblichkeitsprüfung unter Berücksichtigung folgender Kriterien stattzufinden:

1. das Ausmaß, in dem die Planung für andere Programme oder Pläne oder für Projekte und andere Tätigkeiten in Bezug auf den Standort, die Art, Größe und Betriebsbedingungen oder durch die Inanspruchnahme von Ressourcen einen Rahmen setzt;
2. die Bedeutung der Planung für die Einbeziehung der Umwelterwägungen, insbesondere im Hinblick auf die Förderung der nachhaltigen Entwicklung, sowie die für die Planung relevanten Umweltprobleme;
3. die Wahrscheinlichkeit, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen;
4. der kumulative und grenzüberschreitende Charakter der Auswirkungen, der Umfang und die räumliche Ausdehnung der Auswirkungen sowie die Auswirkungen auf die unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders geschützten Gebiete;
5. die Risiken für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt;
6. die Bedeutung und die Sensibilität des voraussichtlich betroffenen Gebietes (besondere natürliche Merkmale oder kulturelles Erbe, Überschreitung von Umweltqualitätsnormen oder Grenzwerten, intensive Bodennutzung, Auswirkungen auf Gebiete oder Landschaften, deren Status als national, gemeinschaftlich oder international geschützt anerkannt ist).

Für die bereits durchgeführten oder in Durchführung befindlichen Projekte des Aktionsplanes wurden im Rahmen des jeweiligen Genehmigungsverfahrens allfällige Umweltauswirkungen bereits geprüft und die Projekte aufgrund der nicht gegebenen Erheblichkeit der Umweltauswirkungen oder des überwiegenden öffentlichen Interesses an der menschlichen Gesundheit genehmigt. Das betrifft im Wesentlichen die im Punkt 8 und 9.1 dieses Aktionsplanes angeführten Maßnahmen. Zukünftige Infrastrukturprojekte können erst nach Vorliegen von ausreichend konkreten Planungen einer entsprechenden Beurteilung unterzogen werden.

In Punkt 9.2. sind Maßnahmen der Raumordnung in abstrakter Form beschrieben, sodass derzeit noch keine Erheblichkeit von Umweltauswirkungen erkennbar ist. (Anmerkung: Sobald konkrete Verfahren gemäß ROG 2009 durchgeführt werden, ist dort die Umwelterheblichkeit zu prüfen.)

In Punkt 9.3. sind Standardverfahren zur Lärminderung angeführt, die dem Stand der Technik und der Wissenschaft entsprechen, bei konkreten Verfahren laufend angewendet werden und in den einzelnen Verfahren genehmigungsfähig waren. Daher ist davon auszugehen, dass die im Punkt 9.3. angeführten Maßnahmen mit keiner erheblichen Umweltauswirkung verbunden sind.

In Punkt 9.5. werden Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung (Lärmschutzwände und -dämme, Lärmschutzfensterförderung) angeführt. Durch den Tausch von Fenstern in bestehenden Gebäuden wird offensichtlich keine erhebliche Umweltauswirkung gesetzt. Da die konkrete Situierung von Lärmschutzwänden und -dämmen in diesem allgemeinen Planungsniveau noch nicht einmal ansatzweise erkennbar ist, kann auch noch keine Prüfung allfälliger lokaler Umweltauswirkungen durchgeführt werden.

Für die im Punkt 11. angeführten langfristigen Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm können mangels Detaillierung zum heutigen Zeitpunkt keine Auswirkungen auf Umwelterheblichkeit geprüft werden.

Das Ergebnis der Umwelterheblichkeitsprüfung ist einschließlich der für die Entscheidung maßgeblichen Gründe und Erwägungen in einem Erheblichkeitsbericht zu dokumentieren. Der Erheblichkeitsbericht ist nach Ende der Stellungnahmefrist unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung (Abs. 1) zu überarbeiten. Der endgültige Erheblichkeitsbericht ist unverzüglich gemäß Abs. 1 zu veröffentlichen.

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

Der Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013 Teil 6 Aktionsplan Salzburg (Straßen außer Autobahnen und Schnellstraßen außerhalb des Ballungsraumes Stadt Salzburg) bezieht sich auf die Landesstraßenabschnitte mit einer Gesamtlänge von 414,6 km, für die strategische Lärmkarten erstellt wurden. Autobahnen und Schnellstraßen werden im Aktionsplan des BMVIT behandelt. Alle Straßen im Ballungsraum Stadt Salzburg werden im Aktionsplan der Stadt Salzburg behandelt.

Das Land Salzburg hat entlang von Landesstraßen Lärmschutzwände errichtet und den Einbau von Schallschutzfenstern oder -türen (inklusive Schalldämmlüfter) gefördert. Zur Entlastung von Ortschaften wurden Umfahrungsstraßen gebaut, wobei aus Lärmschutzgründen auch aufwändige Tunnel- oder Unterflurtrassen-Lösungen realisiert wurden.

Weil das Land Salzburg bemüht ist, die Lärmbelastung für seine Bürger möglichst gering zu halten, werden die bisher gesetzten Maßnahmen weitergeführt, jedoch nur nach Maßgabe der vorhandenen Budgets.

Das Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006 - 2015 sieht eine Reihe von Maßnahmen vor, die durch Veränderung der Verkehrsmittelwahl auch zur Lärmverringerung beitragen. Ein Teil dieser Maßnahmen wurde bereits umgesetzt, weitere werden im Planungszeitraum dieses Aktionsplanes realisiert.

In der Raumordnung wird im Land Salzburg dem Schutz vor Lärm durch konsequente Umsetzung der Richtlinie "Immissionsschutz in der Raumordnung" bereits seit der Mitte der Neunzigerjahre des vorigen Jahrhunderts hohes Augenmerk geschenkt. Im Salzburger Raumordnungsgesetz 2009, das am 1. April 2009 in Kraft trat, sind zusätzliche Instrumentarien zur verstärkten Berücksichtigung des vorbeugenden Lärmschutzes bei Flächenwidmung und Bebauungsplanung enthalten.

16.1 Bestehende Lärmschutzprogramme

Im Land Salzburg werden zahlreiche lärmrelevante Maßnahmen in den jeweiligen Verantwortungsbereichen (Straßenbau, Verkehrsplanung, Raumordnung usw.) durchgeführt. So wie Lärm in der österreichischen Bundesverfassung immer nur an den jeweiligen Materien angehängt ist und nicht als eigener Kompetenztatbestand vorkommt, so finden sich lärmrelevante Maßnahmen im Land Salzburg oft angehängt an spezifische fachbezogene Projekte der Abteilungen.

B311 Unterflurtrasse Kirchham

Gesamtkosten (in Euro):

Ca. € 20 Mio.

Beginndatum des Programms:

Dezember 2001

Datum der Fertigstellung:

Dezember 2003

Anzahl der Einwohner, die eine Reduktion der Lärmbelastung erfahren:

Die Anzahl ist nicht verfügbar. Die Wirkung dieses Bauvorhabens kann den strategischen Lärmkarten 2007 und 2012 (B311, Gemeinde Maishofen, Bereich Kirchham) entnommen werden.

Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Beginns des Programms:

Grenzwert für $L_{\text{day}} = 60$ dB und Grenzwert für $L_{\text{night}} = 50$ dB

Zusammenfassung der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Lärmsituationen mit Verbesserungsbedarf:

Belastung der Bewohner der Ortschaft Kirchham durch den Lärm der B311.

Zusammenfassung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung in Bezug auf das Lärmschutzprogramm:

Die Ausführung als Unterflurtrasse wurde aus Naturschutz- und Landschaftsgründen gewählt, die Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgte im Rahmen des straßenrechtlichen Bewilligungsverfahrens.

Zusammenfassung der geplanten Aktivitäten und Maßnahmen zur Lärmbekämpfung, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten:

Ausführung als Unterflurtrasse, Errichtung von Lärmschutzwänden in den Portalbereichen

Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Ergebnisse des Lärmschutzprogramms:

Nicht verfügbar

Kurze Beschreibung gegebenenfalls beiliegender Zusatzinformationen:

<http://www.laerminfo.at>

B1 Umfahrung Henndorf**Gesamtkosten (in Euro):**

Ca. € 75 Mio.

Beginndatum des Programms:

Oktober 2003

Datum der Fertigstellung:

Juli 2009

Anzahl der Einwohner, die eine Reduktion der Lärmbelastung erfahren:

Die Anzahl ist nicht verfügbar. Die Wirkung dieses Bauvorhabens kann den strategischen Lärmkarten 2012 (B1, Gemeinde Henndorf) entnommen werden.

Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Beginns des Programms:

Grenzwert für $L_{\text{day}} = 60$ dB und Grenzwert für $L_{\text{night}} = 50$ dB

Zusammenfassung der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Lärmsituationen mit Verbesserungsbedarf:

Belastung der Bewohner des Ortes Henndorf durch den Lärm der B1.

Zusammenfassung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung in Bezug auf das Lärmschutzprogramm:

Eine Bürgerbefragung im Jahr 1992 ergab eine Mehrheit für eine Ortsumfahrung (Tunnel) im Osten.

Zusammenfassung der geplanten Aktivitäten und Maßnahmen zur Lärmbekämpfung, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten:

Ausführung als Tunnel

Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Ergebnisse des Lärmschutzprogramms:

Nicht verfügbar

Kurze Beschreibung gegebenenfalls beiliegender Zusatzinformationen:

<http://www.laerminfo.at>

3-gleisiger Ausbau der Strecke Salzburg - Freilassing

Gesamtkosten (in Euro):

Ca. € 200 Mio.

Beginndatum des Programms:

2005

Datum der Fertigstellung:

2013

Anzahl der Einwohner, die eine Reduktion der Lärmbelastung erfahren:

Die Anzahl ist nicht verfügbar. Die Wirkung dieses Bauvorhabens kann den strategischen Lärmkarten 2012 (Ballungsraum Salzburg, Haupteisenbahnstrecken) entnommen werden.

Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Beginns des Programms:

Grenzwert für Beurteilungspegel tags = 65 dB und nachts = 55 dB

Zusammenfassung der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Lärmsituationen mit Verbesserungsbedarf:

Belastung der Bewohner der Landeshauptstadt Salzburg durch Straßenverkehrslärm
Bedarf eines Lärmschutzes entlang der Strecke Salzburg-Freilassing

Zusammenfassung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung in Bezug auf das Lärmschutzprogramm:

Nicht zutreffend

Zusammenfassung der geplanten Aktivitäten und Maßnahmen zur Lärmbekämpfung, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten:

Bahnseitige und anrainerseitige Maßnahmen gemäß der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV)

Verlagerung der Verkehrsmittelwahl vom MIV zum ÖV

Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Ergebnisse des Lärmschutzprogramms:

Nicht verfügbar

Kurze Beschreibung gegebenenfalls beiliegender Zusatzinformationen:

<http://www.laerminfo.at>

Wiederherstellung der Pinzgauer Lokalbahn

Gesamtkosten (in Euro):

Ca. € 30 Mio.

Beginndatum des Programms:

2005

Datum der Fertigstellung:

2010

Anzahl der Einwohner, die eine Reduktion der Lärmbelastung erfahren:

Die Anzahl ist nicht verfügbar. Die Wirkung dieses Bauvorhabens kann den strategischen Lärmkarten 2012 (B168, B165) entnommen werden.

Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Beginns des Programms:

Grenzwert für Beurteilungspegel tags = 65 dB und nachts = 55 dB

Zusammenfassung der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Lärmsituationen mit Verbesserungsbedarf:

Belastung der Bewohner des Oberpinzgaus durch Straßenverkehrslärm

Zusammenfassung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung in Bezug auf das Lärmschutzprogramm:

Nicht zutreffend

Zusammenfassung der geplanten Aktivitäten und Maßnahmen zur Lärmbekämpfung, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten:

Bahnseitige und anrainerseitige Maßnahmen gemäß der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV)

Verlagerung der Verkehrsmittelwahl vom MIV zum ÖV

Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Ergebnisse des Lärmschutzprogramms:

Nicht verfügbar

Kurze Beschreibung gegebenenfalls beiliegender Zusatzinformationen:

<http://www.laerminfo.at>

Errichtung von Lärmschutzwänden**Gesamtkosten (in Euro):**

Ca. € 7,2 Mio.

Beginndatum des Programms:

2003

Datum der Fertigstellung:

2012

Anzahl der Einwohner, die eine Reduktion der Lärmbelastung erfahren:

Die Anzahl der Einwohner ist nicht verfügbar, weil die Förderung auf Wohnobjekte bezogen ist.

Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Beginns des Programms:

Grenzwert für L_{day} = 60 dB und Grenzwert für L_{night} = 50 dB entsprechend dem Lärmschutz-Infoblatt (Stand September 2010)

Zusammenfassung der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Lärmsituationen mit Verbesserungsbedarf:

Lärmbelastung durch Straßenverkehr auf Landesstraßen

Zusammenfassung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung in Bezug auf das Lärmschutzprogramm:

Nach Antragstellung wird auf Basis schalltechnischer Berechnungen (oder Messungen) beurteilt, bei welchen Wohn- und Schlafraumfenstern es zu Grenzwertüberschreitungen gemäß dem Lärmschutz-Infoblatt (Stand September 2010) kommt und ob das Wirtschaft-

lichkeitskriterium für die Errichtung einer Lärmschutzwand erfüllt ist. Fällt diese Prüfung positiv aus, so wird eine Lärmschutzwand errichtet (Prioritätenreihung).

Zusammenfassung der geplanten Aktivitäten und Maßnahmen zur Lärmbekämpfung, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten:

Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen

In 53 Projekten wurden Lärmschutzwände von ca. 10,3 km Gesamtlänge zum Schutz von ca. 500 Wohnobjekten errichtet.

Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Ergebnisse des Lärmschutzprogramms:

Überprüfung der Anforderungen entsprechend den Förderbedingungen

Kurze Beschreibung gegebenenfalls beiliegender Zusatzinformationen:

<http://www.salzburg.gv.at/pdf-formulare-bw-w2516.pdf>

<http://www.laerminfo.at>

Förderung des Einbaus von Lärmschutzfenstern

Gesamtkosten (in Euro):

Ca. € 2,8 Mio.

Beginndatum des Programms:

2003

Datum der Fertigstellung:

2012

Anzahl der Einwohner, die eine Reduktion der Lärmbelastung erfahren:

Die Anzahl der Einwohner ist nicht verfügbar, weil die Förderung auf Wohneinheiten bezogen ist.

Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Beginns des Programms:

Grenzwert für $L_{\text{day}} = 60$ dB und Grenzwert für $L_{\text{night}} = 50$ dB entsprechend dem Lärmschutz-Infoblatt (Stand September 2010)

Zusammenfassung der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Lärmsituationen mit Verbesserungsbedarf:

Lärmbelastung durch Straßenverkehr auf Landesstraßen

Zusammenfassung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung in Bezug auf das Lärmschutzprogramm:

Nach Antragstellung wird auf Basis schalltechnischer Berechnungen (oder Messungen) beurteilt, bei welchen Wohn- und Schlafräumen es zu Grenzwertüberschreitungen gemäß dem Lärmschutz-Infoblatt (Stand September 2010) kommt. Für diese Wohn- und Schlafräume wird dann eine Förderung für den Einbau von Schallschutzfenstern oder -türen (gegebenenfalls mit Schalldämmlüfter) gewährt (Prioritätenreihung).

Zusammenfassung der geplanten Aktivitäten und Maßnahmen zur Lärmbekämpfung, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten:

Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern und -türen sowie von Schalldämmlüftern.

Es wurde für ca. 900 Projekte (Häuser) der Einbau von ca. 6100 Einzelementen (Fenster oder Türen, Schalldämmlüfter) gefördert.

Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Ergebnisse des Lärmschutzprogramms:

Überprüfung der Anforderungen entsprechend den Förderbedingungen

Kurze Beschreibung gegebenenfalls beiliegender Zusatzinformationen:

<http://www.salzburg.gv.at/laerschutzfensterfoerderung-1>

<http://www.laerminfo.at>

16.2 Geplante Lärmschutzprogramme - Lärmaktionsplan***B1 Umfahrung Straßwalchen*****Gesamtkosten (in Euro):**

Ca. € 50 Mio.

Beginndatum des Lärmaktionsplans:

Juli 2011

Datum der Fertigstellung:

geplant: Oktober 2013, tatsächlich: 30.5.2014

Anzahl der Einwohner, die eine Reduktion der Lärmbelastung erfahren:

Die Anzahl ist nicht verfügbar. Die Wirkung dieses Bauvorhabens wird den strategischen Lärmkarten 2017 (B1, B147, Gemeinde Straßwalchen) entnommen werden können.

Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Beginns des Lärmaktionsplans:

Grenzwert für L_{day} = 60 dB und Grenzwert für L_{night} = 50 dB

Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Lärmsituationen mit Verbesserungsbedarf):

Belastung der Bewohner des Ortes Straßwalchen durch den Lärm von B1 und B147

Zusammenfassung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung in Bezug auf den Lärmaktionsplan:

Nicht verfügbar. Vor Beginn der Maßnahme gab es eine beinahe 40-jährige Diskussion über Trasse und Ausgestaltung der Umfahrungsstraße.

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

Ausführung als Unterflurtrasse in 2 Bereichen, Lärmschutz in den Portalbereichen, Lärmschutz-/Hochwasserdamm

Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans:

Nicht verfügbar

Kurze Beschreibung gegebenenfalls beiliegender Zusatzinformationen:

<http://www.strasswalchen.com/download/umfahrung/projektbericht.pdf>

B 159 Umfahrung Langwies**Gesamtkosten (in Euro):**

Ca. € 20 Mio.

Beginndatum des Lärmaktionsplans:

Juli 2014

Datum der Fertigstellung:

Herbst 2016

Anzahl der Einwohner, die eine Reduktion der Lärmbelastung erfahren:

Die Anzahl ist nicht verfügbar. Die Wirkung dieses Bauvorhabens wird den strategischen Lärmkarten 2017 (B159, Gemeinde Bad Vigaun; Hauptbahnstrecken) entnommen werden können.

Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Beginns des Lärmaktionsplans:

Grenzwert für $L_{\text{day}} = 55$ dB und Grenzwert für $L_{\text{night}} = 45$ dB (nach Vorgabe des Umweltmediziners im UVP-Verfahren)

Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Lärmsituationen mit Verbesserungsbedarf):

Belastung der Bewohner des Ortsteiles Langwies durch den Lärm der B159 im Bereich der niveaugleichen Eisenbahnkreuzung

Zusammenfassung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung in Bezug auf den Lärmaktionsplan:

Die Öffentlichkeit war im UVP-Verfahren gemäß den Vorgaben des UVP-Gesetzes eingebunden.

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

Errichtung einer Lärmschutzwand an der B159 (im Bereich der Überführung über die Eisenbahn)

Verbesserung der bestehenden Lärmschutzwand an der Westbahnstrecke

Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans:

Nicht zutreffend

Kurze Beschreibung gegebenenfalls beiliegender Zusatzinformationen:

UVP-Bescheid:

www.lua-sbg.at

A1 Halbanschlussstelle Hagenau (Erste Ausbaustufe)**Gesamtkosten (in Euro):**

Ca. € 15 Mio.

Beginndatum des Lärmaktionsplans:

2015

Datum der Fertigstellung:

2015/2016 (erste Ausbaustufe)

Anzahl der Einwohner, die eine Reduktion der Lärmbelastung erfahren:

Die Anzahl ist nicht verfügbar. Die Wirkung dieses Bauvorhabens wird den strategischen Lärmkarten 2017 (A1, B156, L118, Gemeinde Bergheim; Ballungsraum Salzburg) entnommen werden können.

Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Beginns des Lärmaktionsplans:

Grenzwert für $L_{\text{day}} = 55$ dB und Grenzwert für $L_{\text{night}} = 45$ dB (nach Vorgabe des Umweltmediziners im UVP-Verfahren)

Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Lärmsituationen mit Verbesserungsbedarf):

Belastung der Bewohner des Ortes Bergheim durch den Lärm der B156

Zusammenfassung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung in Bezug auf den Lärmaktionsplan:

Die Öffentlichkeit war im UVP-Verfahren gemäß den Vorgaben des UVP-Gesetzes eingebunden.

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

Errichtung von Lärmschutzwänden,
gebäudeseitige Maßnahmen an 26 Wohnobjekten
Verringerung der Mehrwege bei Fahrten zur A1-Anschlussstelle Salzburg-Nord

Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans:

Nicht zutreffend

Kurze Beschreibung gegebenenfalls beiliegender Zusatzinformationen:

UVP-Bescheid:

<http://www.bmvit.gv.at/bmvit/verkehr/strasse/autostrasse/a1/verfahren/hagenau/genehmigung/bescheid.pdf>

Errichtung von Lärmschutzwänden**Gesamtkosten (in Euro):**

Ca. € 2,5 Mio.

Beginndatum des Lärmaktionsplans:

2013

Datum der Fertigstellung:

2017

Anzahl der Einwohner, die eine Reduktion der Lärmbelastung erfahren:

Die Anzahl der Einwohner ist nicht verfügbar, weil die Förderung auf Wohnobjekte bezogen ist.

Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Beginns des Lärmaktionsplans:

Grenzwert für $L_{\text{day}} = 60$ dB und Grenzwert für $L_{\text{night}} = 50$ dB entsprechend dem Lärmschutz-Infoblatt (Stand September 2010)

Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Lärmsituationen mit Verbesserungsbedarf):

Lärmbelastung durch Straßenverkehr auf Landesstraßen

Zusammenfassung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung in Bezug auf den Lärmaktionsplan:

Nach Antragstellung wird auf Basis schalltechnischer Berechnungen (oder Messungen) beurteilt, bei welchen Wohn- und Schlafräumen es zu Grenzwertüberschreitungen gemäß dem Lärmschutz-Infoblatt (Stand September 2010) kommt und ob das Wirtschaftlichkeitskriterium für die Errichtung einer Lärmschutzwand erfüllt ist. Fällt diese Prüfung positiv aus, so wird eine Lärmschutzwand errichtet (Prioritätenreihung).

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

Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen
Mit den budgetierten Mitteln werden ca. 20 Projekte (Lärmschutzwände oder -wälle) mit ca. 3.6 km Länge realisiert. Diese Einzelprojekte werden gemäß Listung in der vorliegenden Dringlichkeitsreihe umgesetzt, die Dringlichkeitsreihung wird fortgeführt.

Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans:

Überprüfung der Anforderungen entsprechend den Förderbedingungen

Kurze Beschreibung gegebenenfalls beiliegender Zusatzinformationen:

<http://www.salzburg.gv.at/pdf-formulare-bw-w2516.pdf>

<http://www.laerminfo.at>

Förderung des Einbaus von Lärmschutzfenstern**Gesamtkosten (in Euro):**

Ca. € 1,4 Mio.

Beginndatum des Lärmaktionsplans:

2013

Datum der Fertigstellung:

2017

Anzahl der Einwohner, die eine Reduktion der Lärmbelastung erfahren:

Die Anzahl der Einwohner ist nicht verfügbar, weil die Förderung auf Wohneinheiten bezogen ist.

Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Beginns des Lärmaktionsplans:

Grenzwert für L_{day} = 60 dB und Grenzwert für L_{night} = 50 dB entsprechend dem Lärmschutz-Infoblatt (Stand September 2010)

Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Lärmsituationen mit Verbesserungsbedarf):

Lärmbelastung durch Straßenverkehr auf Landesstraßen

Zusammenfassung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung in Bezug auf den Lärmaktionsplan:

Nach Antragstellung wird auf Basis schalltechnischer Berechnungen (oder Messungen) beurteilt, bei welchen Wohn- und Schlafräumen es zu Grenzwertüberschreitungen gemäß dem Lärmschutz-Infoblatt (Stand September 2010) kommt. Für diese Wohn- und Schlafräume wird dann eine Förderung für den Einbau von Schallschutzfenstern oder -türen (gegebenenfalls mit Schalldämmlüfter) gewährt (Prioritätenreihung).

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

Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern und -türen sowie von Schalldämmlüftern. Mit den budgetierten Mitteln ist für ca. 450 Projekte (Häuser) der Einbau von ca. 3000 Einzelelementen (Fenster oder Türen, zusätzlich Schalldämmlüfter) vorgesehen. Einzelprojekte werden gemäß Antragslistung und Budgetlage umgesetzt.

Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans:

Überprüfung der Anforderungen entsprechend den Förderbedingungen

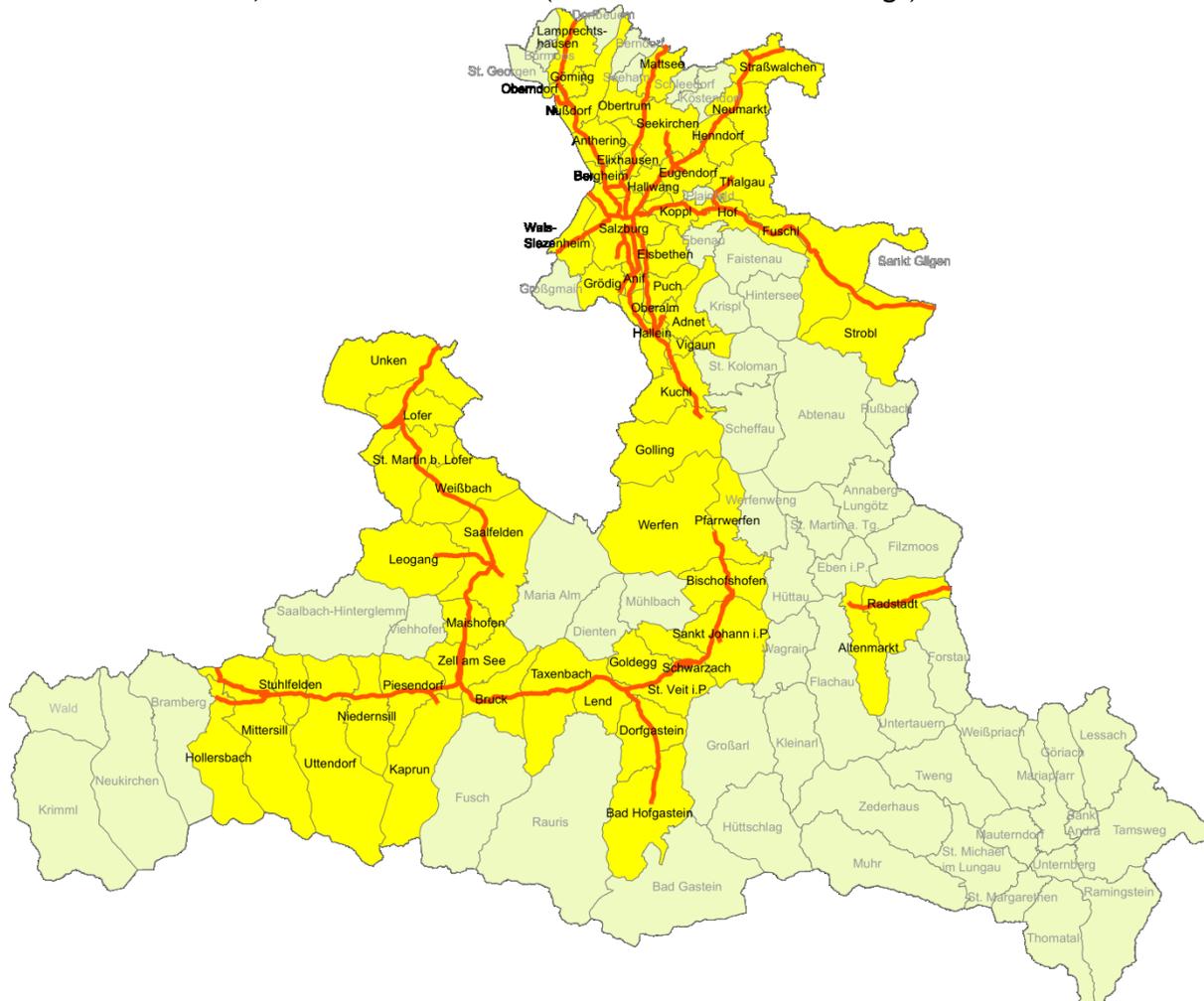
Kurze Beschreibung gegebenenfalls beiliegender Zusatzinformationen:

<http://www.salzburg.gv.at/laermschutzfensterfoerderung-1>

<http://www.laerminfo.at>

17. ANHANG: PLANUNGSABSICHTEN BZW. ZIELE DER GEMEINDEN

Im Zuge der Erstellung des Aktionsplans Teil 6 (Salzburg - Straßen außer A&S, außerhalb Ballungsraum Salzburg) wurden für alle 61 betroffenen Gemeinden Informationsveranstaltungen gruppenweise durchgeführt. Es wurde jeweils das Gesamtprojekt »EU-Umgebungslärm« vorgestellt sowie über die Fertigstellung der Lärmkarten und die aktuelle Ausarbeitung des Aktionsplanes informiert. Alle betroffenen Gemeinden wurden um Benennung der *von ihnen durchgeführten und geplanten Maßnahmen* sowie nach den *von ihnen verfolgten Strategien* befragt und ersucht ihre Maßnahmen an die Abteilung Natur- und Umweltschutz, Gewerbe zu melden (sofern nicht bereits erfolgt).



Der Gemeindeteil befindet sich bewusst nur als Anhang zum Aktionsplan und nicht im Kernteil des Aktionsplanes, da *die Maßnahmen der Gemeinden nicht Maßnahmen des Landes darstellen*. Im Sinne der EU-Umgebungslärm-Richtlinie erstellt jeder Mitgliedsstaat einen Aktionsplan. Dieser Aktionsplan ist in Österreich nach der Kompetenzverteilung (gemäß der österreichischen Bundesverfassung) für jeden erfassten Lärmverursacher gegliedert.

Die folgende alphabetische Auflistung gibt die von den Gemeinden benannten Maßnahmen und Strategien wieder bzw. ist eine Zusammenfassung davon. Gemeinden, die hier nicht aufscheinen, haben keine Maßnahmen benannt. *Alle hier angeführten Maßnahmen sind Maßnahmen, die entweder von den jeweiligen Gemeinden finanziert oder mitfinanziert werden*. Soweit sie noch nicht oder nicht abschließend mit den zuständigen Landesstellen vereinbart sind, entsteht durch die Aufnahme in dieses Dokument keinerlei Zusage (Realisierung bzw. Finanzierung) durch das Land. Diese Gemeindemaßnahmen beziehen

sich grundsätzlich (auch) auf die Landesstraßen, oft aber (auch oder vorwiegend) auf die nicht erfassten Gemeindestraßen. »Maßnahmenvorschläge«, die ausschließlich Wünsche an andere zuständige Stellen (ohne Beitrag der jeweiligen Gemeinde) darstellen, wurden hier nicht als Maßnahmen der Gemeinden aufgelistet, jedoch an die zuständigen Stellen im Sinne einer Anregung weitergeleitet.

Durch die Gemeinden durchgeführte bzw. beauftragte oder mitfinanzierte Maßnahmen im untergeordneten Straßennetz (straßenbauliche, verkehrslenkende und andere Maßnahmen) dienen meist dazu, den Verkehr zu entflechten und außerhalb von Wohnbereichen abzuwickeln oder die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen, und tragen so indirekt zur Lärmreduktion im Planungsgebiet (Hauptverkehrsstraßen) bei. Sie sind daher hier anzuführen.

Die hier angeführten Vorhaben sind teilweise noch nicht mit den Planungen anderer Gebietskörperschaften und des Landes abgestimmt. Sie stellen aus Sicht der Gemeinden langfristige Planungen dar.

GEMEINDE ADNET

- Maßnahmen der Verkehrsplanung
 - Straßenraumgestaltung bei der Ortseinfahrt
 - Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Anordnung von Immissionsschutzstreifen
 - Widmungsabstände
 - Lärmtechnische Gutachten

GEMEINDE ANIF

- Maßnahmen der Verkehrsplanung
 - Temporäres Fahrverbot auf Gemeindestraßen - durchgeführt
 - Geschwindigkeitsreduzierungen auf der L201 und der B150 durchgehend auf 50 km/h
 - Steigerung des Fahrradverkehrs durch Verbesserung der Radwege / Fahrradfahrstreifen, Anif ist Pilotgemeinde - Bypad
 - Errichtung von Fahrbahnteilern zur nachhaltigen Reduzierung der Geschwindigkeit und Sicherheit für die Fußgänger bei Überquerungen
 - Errichtung eines Mehrzweckstreifens entlang der Salzachtalbundesstraße / B159
 - Ausbau des öffentlichen Verkehrs - Vertaktung
 - Verkehrsüberwachung mit Radarboxen
- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Umsetzung der „Richtlinie Immissionsschutz“ in der Raumordnung bei Flächenwidmungsplanänderungen bzw. im Bauverfahren
- Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung
 - Angebot der Gemeinde Verleihung E-Fahrräder sowie E-Dienstfahrrad
 - E-Mobil im Seniorenwohnhaus für Essen auf Rädern und Dienstfahrten
- Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen
 - Zuschuss zur Busjahresfahrkarte
 - Zuschuss Bus-Taxi
 - Mitglied beim Verein Regional-Stadt-Bahn
 - Überwachung des Verkehrs im Ortsgebiet durch Geschwindigkeitsmessgeräte

GEMEINDE BAD VIGAUN

- Maßnahmen der Verkehrsplanung
 - P+R Parkplatz Langwies (Umsetzung 2013-2014, Mitfinanzierung, danach Erhaltung und Betrieb)
- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Bei der laufenden Überarbeitung des REK (Räumliches-Entwicklungs-Konzept) sowie bei den Flächenwidmungsplanänderungen und Bebauungsplänen wird auf entsprechende Lärmbelastungen gemäß Richtlinie »Immissionsschutz in der Raumordnung« Bedacht genommen.
- Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung
 - Im Bereich Tauglmaut wurde versucht, eine 50 km/h Beschränkung anzustreben.
- Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen
 - Es wird an Wochenenden für die Jugendlichen ein Discobus gefördert (Regionalverband).
- Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen
 - Der Straßenbelag auf der B159 ist sehr desolat.

GEMEINDE ELIXHAUSEN

- Maßnahmen der Verkehrsplanung
 - Temporäre allgemeine Fahrverbote auf Gemeindestraßen (Wiesstraße, Buchenstraße, Girlingstraße) - bereits erfolgt, weitere nicht geplant.
 - Errichtung eines P+R Parkplatzes im Raum Grund (Gemeindegrenze zu Seekirchen) als Teil des Mobilitätsvertrages mit dem Land Salzburg - bereits erfolgt, weitere nicht geplant.
 - Errichtung von je einer neuen Haltestelle Richtung Obertrum und Salzburg im Raum Handelspark als Teil des Mobilitätsvertrages mit dem Land Salzburg - bereits erfolgt, weitere derzeit nicht geplant.
 - Busspurverlängerung zwischen Elixhausen Ort Nord und Ursprung als Teil des Mobilitätsvertrages mit dem Land Salzburg - Verhandlungen mit Grundeigentümern laufen.
 - Anregung zur Prüfung einer weiteren Busspur zwischen Elixhausen und Mattsee zusammen mit Gemeinden des Regionalverbandes Salzburger Seenland.
- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Lärmschutzgutachten werden für betroffene Bereiche bereits vor Beschluss des REK's im Zuge der Erstellung auf Kosten der Gemeinde beauftragt und berücksichtigt.
 - Die Richtlinie »Immissionsschutz in der Raumordnung« wird bei jeder Neuausweisung von Bauland soweit zutreffend berücksichtigt.
- Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung
 - Errichtung einer neuen Lärmschutzwand entlang der L101 im Bereich Binderweg als Teil des Mobilitätsvertrages mit dem Land Salzburg - bereits realisiert.
 - Grundvorsorge für die Errichtung weiterer Lärmschutzwände zur L101 im Raum Binderweg bereits getroffen und Zustimmung dazu eingeholt.
 - Großzügige Handhabung von Genehmigungen der Baubehörde zur Errichtung von L101-seitigen Einfriedungsmauern oder geschlossenen Holzzäunen mit einer Höhe von mehr als 1,5 m (z.B. Raum Mittelweg).
- Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen
 - Förderung der ÖBB Vorteils card Familie
 - Schnuppertickets für Bus-Jahreskarte
 - Tarifzonenausgleich für den Raum Ursprung (nördliches Gemeindegebiet bis zur Gemeindegrenze Seekirchen)

- Bus-Taxi
- Mitglied im ÖPNV Flachgautakt 2
- Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung
 - (siehe oben)

GEMEINDE EUGENDORF

- Maßnahmen der Verkehrsplanung
 - Errichtung eines P&R Parkplatzes im Ortsteil Reitberg neben der Bushaltestelle
- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Berücksichtigung der Lärmimmissionen bei Bauvorhaben
 - Umsetzung der Richtlinie »Immissionsschutz in der Raumordnung« bei FWP-Änderungen und Bauverfahren
- Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung
 - Gemeinde verleiht E-Bikes (zur Reduktion von Autofahrten)
 - Anschaffung von E-Auto für den Fuhrpark
 - Finanzielle Beihilfe bei Kauf eines E-Bikes
- Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen
 - Jahreskartenverleih für den öffentlichen Verkehr an Gemeindebürger
 - Mitfinanzierung für den Bus (Flachgautakt)
 - Förderung beim Kauf von Monats- oder Jahreskarten für den ÖV
- Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung
 - Entlang der B1 im Ortsgebiet wurden Lärmschutzwände errichtet
- Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen
 - Errichtung eines A1-Zubringers zur bestehenden Autobahnauffahrt mit geeigneten Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Unterflurtrasse)
 - LKW-Fahrverbot auf der Thalgaauer Landesstraße L103 (außer Ziel- und Quellverkehr)
- Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm
 - Im nächsten REK wird eine Trassenfreihaltung für die »RSB« (Regionale Stadtbahn) verankert.
 - Trassenfreihaltung für den A1 Zubringer zur bestehenden Autobahnauffahrt

GEMEINDE FUSCHL

- Maßnahmen der Verkehrsplanung
 - Dorfplatzerneuerung in den kommenden Jahren mit zugehörigen verkehrsbeeinflussenden Maßnahmen
- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Neuerstellung von REK und FWP in den nächsten Jahren mit dem Planungsziel für Einfamilienhäuser bis maximal 60 dB (L_{den})
- Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung
 - Lärmschutzfensterförderprogramm (bereits abgeschlossen)
 - Lärmschutzwall nördlich der B158 (Bereich Tankstelle bis Zeugstätte der freiwilligen Feuerwehr)
- Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen
 - Förderung öffentlicher Verkehrsmittel für Studenten
- Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung
 - (siehe Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung)
- Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen
 - Überlegungen im Rahmen der Dorfplatzerneuerung die L227 etwas zu verlegen.
- Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm
 - Überlegung zu einem neuerlichen Lärmschutzfensterförderprogramm

- Bei Überarbeitung von REK und FWP Bereiche über 60 dB (L_{den}) für Gewerbegebiete etc. und nicht für Wohnen zu verwenden.

GEMEINDE GOLLING

- Maßnahmen der Verkehrsplanung
 - Errichtung P&R Parkplätze im Bereich Bahnhof Golling
 - Errichtung einer Begegnungszone im Marktbereich Golling auf der B159
- Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen
 - Autobahn-Vollanschluss in Kuchl

GEMEINDE GÖMING

- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Ausweisung von lärmbelasteten Zonen (L1) im Flächenwidmungsplan und Vorschreibung von Maßnahmen der Handlungsstufe 1 gemäß Richtlinie Immissionsschutz in der Raumordnung.
z.B. B156 Salitergründe (letzte Baureihe - Randbereich), L259 Salitergründe (Erste Baureihe), L259 Kemating/Furth - erste Baureihe
- Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung
 - Ausstattung von Bauhof und Feuerwehr mit neuen lärmarmen Fahrzeugen.
- Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung
 - Errichtung von Betriebsbauten entlang der L259 (Schallschutz für die dahinter liegenden Einfamilienhäuser)
- Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen
 - Zuschuss zum Nachtzug der Lokalbahn im Rahmen des Regionalverbandes
- Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung
 - Berücksichtigung der Schallbelastung im Flächenwidmungsplan (Vergangenheit und Zukunft)
- Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen
 - Errichtung von Lärmschutzwällen an beiden Portalen der Unterflurtrasse Umfahrung Oberndorf (B156)

GEMEINDE HALLEIN

- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Orientierung der Neuausweisung von Bauland an der Vorgangsweise gemäß Richtlinie Immissionsschutz in der Raumordnung
- Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung
 - Elektro-Dienstauto
 - 2 Dienstfahräder
- Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen
 - Förderung des lärmarmen, umweltfreundlichen Verkehrs (Fahrradboxen, Grundkosten für die Errichtung von Geh- und Radwegen)
 - Zuschuss zu Nachttaxi, Verstärkungsbussen für Rif/Rehhof, Stadtbuslinien und Schibus Dürrnberg
- Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm
 - Trassenfreihaltung für alternative Verkehrsträger (Lokalbahn) im REK

GEMEINDE HALLWANG

- **Maßnahmen der Verkehrsplanung**
 - Umfangreiche „Zonen 30“-Gebiete im Ortsgebiet
 - P+R Platz im Bereich SLT-Objekt an der Wienerstraße (B1)
 - Neugestaltung des Kirchenplatzes ohne Privatverkehr

- **Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren**
 - Lange Tradition der Berücksichtigung von Emissionen und Immissionen bei der Raumplanung
 - Festlegung eines geringen Wachstums von ca. 1 % im REK zum sparsamen Umgang mit der Ressource Boden (Bebauung dezentral gehäuft in entsprechenden Weilern - gelber Linienplan Kanal)
- **Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung**
 - Hallwang verleiht ein E-Bike
 - In vielen Bereichen lärmgedämpfte Müllsammelbehälter für Glas usw. Recycling
 - Jährlich werden wackelnde Kanaldeckel saniert und ggf. erneuert
- **Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung**
 - Hallwang hat entlang der Wiener(Bundes-)straße (vorm B1) auf weiten Strecken Lärmschutzwände mit dem Land realisieren können
- **Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen**
 - Hallwang errichtet am dortigen Angelände zum Bahnhof einen Park- & Ride Platz und eine Busumkehr für einen schnelleren und einfacheren Modalwechsel (Bus/Bahn)
 - Hallwang ist auch Bus-Taxi Partner
 - Hallwang verleiht auch ÖPNV Tickets
 - Hallwang gibt Zuschüsse für Buskarten (bspw. Cool-Card oder Jahrestickets)
 - Mitglied an zumindest 2 öffentlichen Nahverkehrsverbänden und dem SVV und hat damit eine hohe Taktdichte
- **Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen**
 - Hallwang hat einen ausgeprägten Lärmschutz entlang der Westautobahn (A1) bestehend mit Bund und Land errichtet
 - Hallwang hat entlang der Bahnstrecke (Westbahn - vorm. Kaiserin Elisabeth Bahn) auf weiten Streckenabschnitten einen Lärmschutz mit Land und Bund erreicht und einen Vertrag für weitere Maßnahmen dazu
 - Daneben gibt es noch eine Reihe anderer kleinerer Maßnahmen die lfd. umgesetzt werden, die aber nicht unbedingt sofort ins Auge stechen wie bspw. Lärmschutzfenster an der Westbahn.
- **Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm**
 - Hallwang führt jährlich den autofreien Tag mit einer besonderen Aktion durch (Durchfahrtssperre - Fahrradservice usw.)

GEMEINDE HOF

- **Maßnahmen der Verkehrsplanung**
 - Radwege-Ausbau: Errichtung von Geh- und Radwegen entlang der Landesstraßen L202 und L107
 - Errichtung von P&R Parkplätze im Bereich Hinterschroffenau und Alte Tanne an der B158
 - Verkehrsberuhigende Maßnahmen entlang der B158 im Bereich Hof-Zentrum
 - Erweiterung des Ortsgebietes vom Kreisverkehr Elsenwang zum Kreisverkehr Baderluck
- **Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren**
 - Orientierung der Neuausweisung von Bauland an der Vorgangsweise gemäß Richtlinie Immissionsschutz in der Raumordnung.
- **Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung**
 - 30 km/h Zone im Ortszentrum
 - Ausweitung der 50 km/h Zone im Bereich der Siedlungen entlang der Landesstraßen L117, L202 und L107

- **Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen**
 - Der Straßenbelag auf der B158 Wolfgangsee Straße ist sehr desolat

GEMEINDE KAPRUN

- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Die Lärmkarten werden bei der geplanten Überarbeitung des REK im Jahr 2015 berücksichtigt
 - Bei der Überarbeitung von Flächenwidmungsplänen, Bebauungsplänen und nachfolgenden Bauverfahren im Nahbereich der L215 wird auf die Lärmbelastung hingewiesen und allfällige Vorkehrungen durch Sachverständige festgesetzt.
- Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen
 - Zuschuss zu Schibus und Nachtschwärmerbus (Nightliner)

GEMEINDE LAMPRECHTSHAUSEN

- Maßnahmen der Verkehrsplanung
 - Verkehrsberuhigung auf Gemeindestraßen mit div. Maßnahmen
 - Überlegungen zu flächendeckenden Tempo 30 Zonen auf Gemeindestraßen
 - P&R Platz Bahnhof erweitert (100 PKW, ca. 60 Räder/Mopeds)
- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Ausweisung von Immissionsschutzstreifen im FWP
 - Nebengebäude (als Schallschutz) vor Wohngebäude setzen
 - LS-Maßnahmen an zukünftigen Gebäuden (Situierung von Wohn- und Schlafräumen entsprechend der Lärmbelastung, Schallschutzfenster)
 - Die Richtlinie »Immissionsschutz in der Raumordnung« wird bei Neuausweisungen von Bauland berücksichtigt.
- Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung
 - Beim Reifeneinkauf Achtung auf entsprechende Lärmkennzeichnung
- Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung
 - Lärmschutzwälle (z.T. auch bei privaten Anrainern) - speziell an der B156
- Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen
 - Lokalbahn Gutscheine in den Ferienzeiten
- Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung
 - LS-Wälle, Immissionsschutzstreifen
- Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen
 - Lärmschutz und Lärmverminderung wird den Bürgern in den Gemeindefos nähergebracht

GEMEINDE MAISHOFEN

- Maßnahmen der Verkehrsplanung
 - Radweg im Bereich der L111
- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Zur Lärmverminderung werden Widmungsabstände zu Verkehrsträgern, Gebäudeausrichtungen, Raumanordnungen etc. berücksichtigt.
 - Die Richtlinie »Immissionsschutz in der Raumordnung« wird bei Neuausweisungen von Bauland berücksichtigt.
- Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung
 - Letztes Jahr wurden drei bis zu 10 Jahre alte Fahrzeuge des Fuhrparks der Gemeinde durch neue ersetzt.
- Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung
 - Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle und Aufschüttungen als Lärmschutz

- Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen
 - Zuschuss zum Ferienticket
- Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung
 - Radweg B311
- Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen
 - Temporeduktion im Bereich Atzing

GEMEINDE MATTSEE

- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Entlang der Landesstraßen sind im Bereich von Baulandausweisungen Immissionsschutzstreifen gemäß den Bestimmungen des ROG ausgewiesen.
 - Bei Neuausweisungen werden diese Immissionsschutzstreifen entsprechend den geltenden Richtlinien aktualisiert.
 - Im Bauverfahren werden die jeweiligen Handlungsstufen bzw. Richtlinie berücksichtigt.
 - In »Anzing/Wartstein Süd« wurde 2012 an der L101 beiderseits der Straße eine Lärmschutzwand errichtet.
- Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung
 - (siehe Maßnahmen RO)

GEMEINDE NUßDORF

- Maßnahmen der Verkehrsplanung
 - Am Bahnhof Weitwörth-Nußdorf wurde ein P&R-Parkplatz errichtet, der in Folge der starken Frequenz in den nächsten Jahren erweitert werden soll.
- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Ablehnung von Umwidmungsverfahren bei zu hoher Lärmbelastung (z.B. an der B156 Lamprechtshausener Straße)
- Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung
 - Lärmarmer Fuhrpark, besonders auch durch die Verwendung von Fahrrädern
- Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung
 - Positionierung von Gewerbebetrieben entlang der Nußdorfer Landesstraße im Rahmen eines Baulandsicherungsmodells, um die dahinterliegenden Wohnbauten zu schützen.
 - Errichtung eines Lärmschutzwalls entlang der Nußdorfer Landesstraße in der Ortschaft Waidach
- Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen
 - Förderung der Lokalbahnfahrt nach 2400 Uhr über den Regionalverband
- Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm
 - Entlang der Lamprechtshausener Straße sind im Bereich der Ortschaften Weitwörth und Lukasedt keine Wohnbauten zulässig.

OBERALM

- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Berücksichtigung der Lärmbelastung bei der Überarbeitung des REK - die stärksten belasteten Standorte werden/wurden im REK nicht mehr aufgenommen.
 - Bei Lage in Handlungsstufe 2 gemäß Richtlinie Immissionsschutz in der Raumordnung: Kleinflächig im Bauverfahren, bei größeren Flächen schalltechnisches Projekt mit Umsetzung im Bebauungsplan.
- Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen
 - Förderung eines Teils der ÖBB-Vorteilscard mittels lokal gültiger Gutscheine

- Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen
 - Kein Bedarf nach Abschluss von Schienenlärmsanierung und Verbesserung der Lärmschutzwände an der Autobahn.

GEMEINDE OBERNDORF

- Maßnahmen der Verkehrsplanung
 - Einrichtung einer Verkehrsarbeitsgruppe
- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Umsetzung der Richtlinie «Immissionsschutz in der Raumordnung»
 - Fußwege- und Radwegkonzepte werden bereits in der Bebauungsplanung eingearbeitet
- Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung
 - Einbau von selbstnivellierenden Kanaldeckeln durch den RHV Oberndorf und Umgebung
- Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung
 - Vorschreibung von Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle)
- Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen
 - Freifahrtsscheine SLB in den Ferien für Kinder und Jugendliche von 6 - 19 Jahren
 - Förderung Nachtexpress SLB (1h22 ab Trimmelkam und 2h00 ab Salzburg)
- Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung
 - 30 km/h Zonen/Beschränkungen der Gemeindestraßen
- Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen
 - Verringerung des Durchzugsverkehrs durch Oberndorf durch Errichtung neuer Brückenstandorte (über die Salzach nach Bayern)
 - Verkehrsanbindung an die B156 in Göming
 - Errichtung der geplanten Autobahnauffahrt Hagenau
- Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm
 - Anschaffung lärmarmen Fahrzeuge für den Gemeindefuhrpark
 - Gestalterische und straßenbautechnische Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit
 - Ausbau des Geh- und Radwegenetzes

GEMEINDE PFARRWERFEN

- Maßnahmen der Verkehrsplanung
 - Geschwindigkeitsbeschränkung L229 im Ortsgebiet
- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Abstände bei Flächenwidmungen, Lärmkennzeichnungen und Lärmkennlichmachungen
 - Gebäudeausrichtung und -anordnung
 - Lärmabgewandte Situierungen etc.
- Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung
 - Einsatz von Elektrofahrzeugen für Dienstfahrten
- Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung
 - Laufend Geländeanschüttungen als Lärmschutzmaßnahmen
- Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen
 - Zuschuss für »Weng-Shuttle« (ein Anruf-Sammeltaxi) und Nachtschwärmerbus
 - Sanfte Mobilität
 - Zuschuss zu Pongauer Verkehrsverbund
- Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung
 - 30 km/h Zone im Ortszentrum
 - Ausweitung der 50 km/h Zone im Ortsgebiet

- Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen
 - Zur Entlastung div. Straßen: Autobahnvollanschluss
 - Erweiterung des Lärmschutzes an der ÖBB
 - Lärminderung bei den Tunnelportalen
- Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm
 - Autobahnvollanschluss »Pfarrwerfen Richtung Norden«

GEMEINDE RADSTADT

- **Maßnahmen der Verkehrsplanung**
 - P+R Parkplatz Bahnhof Radstadt
 - Begegnungszone Innenstadt
 - 30 km/h Zonen im unmittelbar dicht besiedelten Wohnbereich
- **Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren**
 - Bedachname bei der Ausweisung von Wohngebieten auf den (Verkehrs-) Lärm
- **Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen**
 - Bereitstellung von Geldmitteln für den Pongau Takt
 - Ausarbeitung eines Shuttledienstes als Ersatz für den Nachtschwärmer und Mitfinanzierung desselben

GEMEINDE SAALFELDEN

- Maßnahmen der Verkehrsplanung
 - Erstellung innerörtliches Verkehrskonzept (Begegnungszone)
 - Verkehrsüberwachung (Radarbox)
 - Nightliner zur Verkehrsentlastung in der Nacht
 - Verkehrsüberwachung (3 mobile Geschwindigkeits-Anzeigegeräte)
 - Neustrukturierung öffentlicher Verkehr im Zentrum (Citybus/Postbus) durch Erstellung einer Studie (SVV)
 - Mehr 30er Zonen
 - Planung Parkhaus Großparkplatz
 - Anbindung Großparkplatz - über »Söllner«
 - Diskussion einer Parkraumbewirtschaftung
- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Richtlinie »Immissionsschutz in der Raumordnung«
 - Widmungsabstände zur B311 auch im Zentrumsbereich (Immissionsschutzstreifen, Abstandsflächen)
 - REK (Lärmkarte als Grundlage)
 - Sparsamer Umgang mit Grund und Boden
 - Schaffung kurzer Wege - Fußläufigkeit, öffentliche Verkehrsmittel
 - Baulandmobilisierung in Zentrumsnähe - Verdichtung nach innen
 - Rücknahme der Zersiedlungsbereitschaft
- Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung
 - Lärmarmer Fuhrpark der Gemeinde
 - Citybus
 - Bei Neuausschreibung Fuhrpark: Alternativenprüfung (Elektrobus)
 - E-Fahrrad Tankstellen (2 Stück)
- Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen
 - Zuschuss zu Jahreskarten von öffentlichen Verkehrsmitteln
 - Nightliner
 - Zuschuss zu öffentlichen Verkehrsmitteln
- Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung
 - Fertigstellung bzw. Lückenschluss Radwege entlang der B311

- Elektrofahrzeuge Wirtschaftshof
- Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen
 - Überregionale Raumplanung (zusätzliche Verkehrsbelastung durch Neubau Liftanlagen und Hotels in den Nachbargemeinden)
 - Verdichtung ÖPNV (nicht noch mehr Ausdünnung im ländlichen Raum)
 - Verbesserung der Rad- und Fußgängerinfrastruktur im Begleitbereich der Landesstraßen-B
- Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm
 - Innerstädtisches Verkehrskonzept in Abstimmung mit einer Umfahrung
 - Freihalten der künftigen Trasse einer Umfahrung

GEMEINDE ST. JOHANN

- **Maßnahmen der Verkehrsplanung**
 - Erweiterung des bestehenden P&R-Parkplatzes beim ÖBB-Bahnhof
 - Ausarbeitung eines Verkehrskonzeptes/Verkehrsleitsystems im Stadtzentrum
 - eventuell Errichtung einer Begegnungszone
- **Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren**
 - Berücksichtigung der Richtlinie „Immissionsschutz in der Raumordnung“
 - Einhaltung der Immissionsschutzstreifen
- **Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung**
 - Verleih von Elektrofahräder über die Gemeinde
 - Elektrofahräder für Dienstfahrten
 - Ankauf von lärmarmen Gemeindefahrzeuge bevorzugt
 - Förderung durch die Gemeinde beim Ankauf von Elektrofahräder
- **Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen**
 - ÖBB-Jahreskartenverleih für Gemeindebürger für Fahrten zwischen St. Johann und Salzburg
 - Förderung von Elektrofahrradkauf
 - Zuschuss zum Pongau-Takt
 - Finanzierung Citybus sowie Buslinien innerhalb des Gemeindegebietes
- **Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen**
 - Lärmschutzmaßnahmen entlang der B311
 - Fußgängerunterführung B311
- **Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm**
 - innerstädtisches Verkehrskonzept sowie Verkehrsleitsystem

GEMEINDE SCHWARZACH

- Maßnahmen der Verkehrsplanung
 - Ausbau P&R Parkplatz ÖBB altes Postamt (derzeit in Abstimmung mit den ÖBB)
- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Generelle Rücksichtmaßnahme auf die Problematik »Lärm-Landesstraßen« im Zuge der Neuaufstellung des REK bzw. in weiterer Folge die Überarbeitung des FWP (Änderung Immissionsschutzstreifen, Überprüfung der 50 dB-Linien der ÖBB etc.)
- Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung
 - Beim Ankauf neuer Fahrzeuge für den Fuhrpark des Bauhofes wird auf den Lärm Rücksicht genommen.
- Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen
 - Förderung von E-Bikes und E-Motorrädern
 - Zuzahlung beim Pongau-Takt (Nachtschwärmer etc.)
 - Förderung der >26 Vorteils card der ÖBB

GEMEINDE STROBL

- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Die Maßnahmen aus der Richtlinie »Immissionsschutz in der Raumordnung« werden als Zielvorgabe so weit als möglich umgesetzt.
- Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung
 - Im Zuge der laufenden Straßensanierungen werden die zur Geschwindigkeitsreduktion eingebauten Höcker aus Granitwürfeln in Asphalt ausgeführt
 - Kanaldeckel werden auf Self-Level-Deckel umgerüstet.
 - Der Umstieg auf lärmarme Fahrzeuge erfolgt im budgetär vorgegebenen Erneuerungszyklus.
- Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen
 - Finanzieller Beitrag zur Unterstützung des ÖPNV (Verkehrsverbund)
 - Zuschuss und organisatorischer Beitrag zum Disco-Bus
- Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung
 - An der B158 Wolfgangsee-Straße wurde im nördlichen Bereich vor der Landesgrenze zu Oberösterreich auf private Initiative ein Lärmschutzwall errichtet (2012).
- Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen
 - Sanierung und Verbesserung der vorhandenen Lärmschutzwände und Wälle. Die Wände sind teilweise zu niedrig und haben die gewöhnliche Nutzungsdauer bereits überschritten. Die Wälle sind teilweise massiv durch Setzungen niedriger als erforderlich.
 - Verringerung der Geschwindigkeit an der L116 St.Wolfganger Straße durch ein Tempolimit von 80 km/h.

GEMEINDE STUHLFELDEN

- Maßnahmen der Verkehrsplanung
 - Am Bahnhof Stuhlfelden wird ein P&R Parkplatz errichtet (in den nächsten 5-10 Jahren von der SLB errichtet)
 - Zusätzliche SLB-Haltestelle
- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Bei Bauvorhaben Lärmgutachten und daraus folgende Auflagen im Baubescheid (z.B. Lärmschutzfenster)
 - Widmungsabstände zur Landesstraße und zu anderen Verkehrsträgern werden eingehalten.
 - Überarbeitung des REK unter Beachtung der Richtlinie »Immissionsschutz in der Raumordnung«
- Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung
 - Erdwälle mit landwirtschaftlicher Nutzung
 - Lärmschutzwände
- Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen
 - Zuzahlungen für den Nachtbus
 - Beiträge für den ÖPNV
- Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen
 - Der Lärm (B168) ist für die Bürger ein Problem (Zuständigkeit Landesstraßenlärm beim Land).

GEMEINDE UNKEN

- Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung
 - Es wurden zwei E-Bikes angekauft, welche auch an die einheimische Bevölkerung und an Urlaubsgäste verliehen werden.

- Je eine Jahreskarte Postbus Unken-Salzburg bzw. Unken-Zell am See, die durch Gemeindebürger genutzt werden können

GEMEINDE WALS-SIEZENHEIM

- Maßnahmen der Verkehrsplanung
 - Verkehrsleitsystem: Anhand von Schildern sollen Leerfahrten vermieden werden (von der Autobahn bis zu den Zielen Gewerbegebiete, Betriebe). Gemeindevertretungsbeschluss vom 17.12.2008
 - Radwege-Ausbau: Steigerung des Fahrradanteils durch hohe Akzeptanz der Radwege und dadurch Verringerung des Pkw-Anteils
 - Ausbau öffentlicher Busverbindungen (Verlängerung Linie 27)
 - Tempo 40 km/h auf Gemeindestraßen im Ortsgebiet
- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Richtlinie "Immissionsschutz in der Raumordnung" wird angewandt, siehe dazu Räumliches Entwicklungskonzept der Gemeinde: Strukturuntersuchung und Problemanalyse: Kapitel 4.1.6. Lärm (allgemein) und Entwicklungsziele und Maßnahmen: Kapitel 3.1.3.1. Entwicklungsschwerpunkte
- Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung
 - Ausschreibung für neue Ortsbusse wird auf lärmarme Fahrzeuge ausgelegt.
 - Buslinie 27 soll mit lärmarmen Fahrzeugen geführt werden.
- Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung
 - Himmelreichkreuzung: Für die gegenüberliegenden Wohnhäuser wird vom DOC (Designer-Outlet-Center) eine Lärmschutzwand errichtet.
- Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung
 - Rückbau/Verschmälerung der B1 von vier auf zwei Spuren, Einbau von Fahrbahnteilern (mit Begrünung)
 - Ortsgebietsausweisung auf der B1 zur Geschwindigkeitsreduktion von 70 auf 50 km/h
 - Elektromoped für Gemeindebedienstete
- Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm
 - Raumordnung: Lt. REK sind Grünkeile/Freihaltebereiche an der B1 vorgesehen.

GEMEINDE ZELL AM SEE

- Maßnahmen der Verkehrsplanung
 - Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohngebieten (Verbreiterung Gehsteige, ...)
 - Verkehrsüberwachung mit Radarboxen (offene Rechtslage)
 - Verkehrsentlastung »Zell am See - Süd« (Bau einer Entlastungsstraße)
 - Begegnungszone »Thumersbach-Ortszentrum« auf der L247
 - Getrennter Geh- und Radweg entlang der L247 im Abschnitt zwischen Gasthof »Wieshof« und Ortszentrum Thumersbach
- Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren
 - Richtlinie »Immissionsschutz in der Raumordnung« wird als Grundlage im Bauvorhaben angewendet.
 - Widmungsabstände müssen eingehalten werden.
 - Bei Bedarf werden Immissionsschutzstreifen gewidmet.
 - Lärmtechnische Gutachten sind Grundlage sowohl im Bauverfahren als auch in der Umwidmung.
- Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung
 - Anschaffung lärmarmen Fahrzeuge im Wirtschaftshof
 - Anschaffung eines E-Fahrzeuges für Dienstfahrten
 - Erweiterung der Anzahl von E-Fahrrädern (Stand 2 Stk.) für Dienstfahrten

- Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung
 - Abschirmungen durch Zubauten
 - Einfriedungen
- Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen
 - ÖPNV-Zuschuss Gemeindeverband »ÖPNV-Pinzgautakt«
 - Betrieb »Bürgerbus Zell am See«
 - Förderbeitrag GV »ÖPNV-Pinzgautakt«
 - Förderung Schibusbetrieb
- Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen
 - Lärmschutzmaßnahmen an der B168 im Bereich Bruckberg
 - Lärmschutzmaßnahmen an der B168 im Bereich »Limberg-Kreuzung«

STADTGEMEINDE SALZBURG

Der Ballungsraum Stadt Salzburg ist nicht Teil des dieses Aktionsplanes. Für den Ballungsraum wurde ein eigener Aktionsplan erstellt (Aktionsplan Teil 6B Salzburg - Straßen Ballungsraum Salzburg)