

UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2008

TEIL B1

Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen)



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Dokumentstruktur

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

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

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

Allgemeine Informationen

Teil A1 – Einleitung und Grundlagen

Teil A2 – Zusammenfassende Darstellung der Daten

Straßenverkehr

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Schienenverkehr

Teil B11 – Aktionsplanung BMVIT (Schienenstrecken)

Teil B12 – Aktionsplanung Wien (Straßenbahnstrecken)

Flugverkehr

Teil B13 – Aktionsplanung BMVIT (Flugverkehr)

IPPC-Anlagen im Ballungsraum Wien

Teil B14 – Aktionsplanung BMWA (IPPC-Anlagen)

Teil B15 – Aktionsplanung BMLFUW (IPPC-Anlagen)

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

INHALTSVERZEICHNIS

0.	EINLEITUNG	4
1.	PLANUNGSGEBIET.....	5
2.	FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDEN/STELLEN.....	6
3.	GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN	6
4.	ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN	7
5.	ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND	7
6.	DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	7
7.	ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN	8
8.	BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG	10
	Abschätzung der Anzahl geschützter Personen	11
9.	MASSNAHMEN DER AKTIONSPANUNG	11
	Geplante Maßnahmen und Sanierungsprogramme	11
	Lärmschutzsanierung an bestehenden Autobahnen und Schnellstraßen	12
	Ruhige Gebiete.....	12
10.	ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN	13
11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM.....	13
	Lärmschutz-Entwicklungs- und Forschungsprojekte	13
12.	VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN.....	19
13.	GEPLANTE BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES (TEIL-)AKTIONSPANES.....	19
14.	SCHÄTZUNG DER DURCH DIE JEWEILS KONKRET VORGESEHENEN MASSNAHMEN VORAUSSICHTLICH ERZIELTE REDUKTION DER ANZAHL DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN	19
15.	BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN	20
16.	KURZE ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-)AKTIONSPANES	20

0. EINLEITUNG

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

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

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

Bei der Ausarbeitung der Lärm-Aktionspläne kommt der Information der Bevölkerung eine besondere Bedeutung zu. Die Teil-Aktionspläne der jeweils in Österreich zuständigen Stellen können deshalb gemeinsam mit den zugehörigen strategischen Umgebungslärmkarten und weiteren Informationen zum Lärmschutz unter www.umgebungslaerm.at abgerufen werden.

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

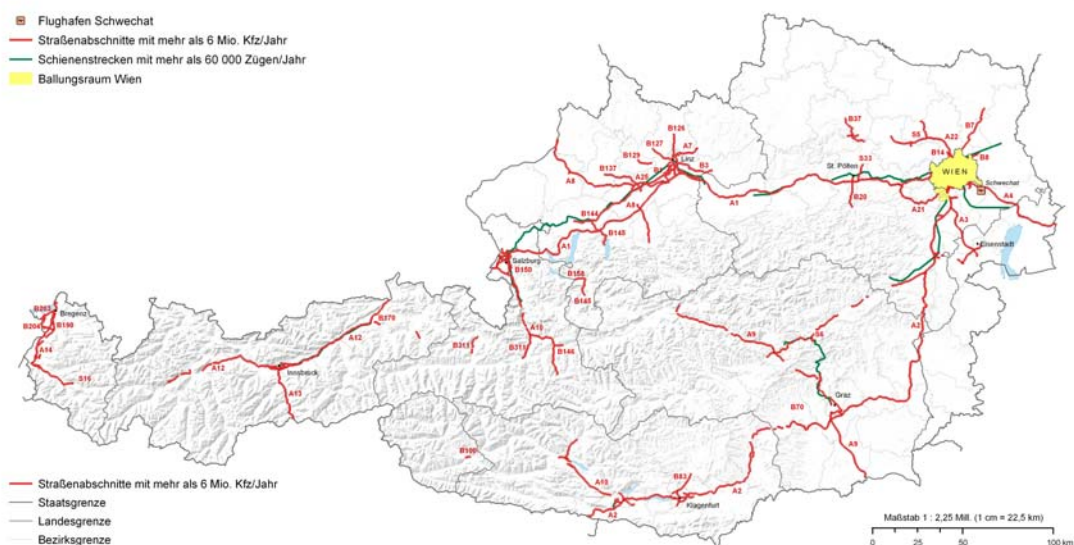
1. PLANUNGSGEBIET

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

Für die vorliegende Aktionsplanung wurden die unten aufgelisteten Autobahn- und Schnellstraßenabschnitte mit einer jährlichen Verkehrsbelastung von mehr als **6 Millionen Kraftfahrzeugen** berücksichtigt.

Autobahn	Autobahnabschnitt	von km	bis km	Länge (km) >6 Mio. Kfz
A 1	West Autobahn			
	ASt Wien-Auhof - Stgr Walsertal	8,936	301,003	291,959
A 2	Süd Autobahn			
	Kn Wien-Inzersdorf - Stgr Arnoldstein A/I	1,017	380,856	369,592
A 3	Südost Autobahn			
	Kn Guntramsdorf - Siegendorf	0,000	37,993	32,693
A 4	Ost Autobahn			
	Kn Wien-Prater - Stgr Nickelsdorf A/H	0,000	65,773	65,773
A 7	Mühlkreis Autobahn			
	Kn Linz - ASt Unterweikersdorf	0,000	26,831	26,831
A 8	Innkreis Autobahn			
	Kn Voralpenkreuz - Stgr Suben A/D	0,000	76,032	76,032
A 9	Pyhrn Autobahn			
	ASt Selzthal - Stgr Spielfeld A/SLO	69,066	230,020	160,954
A 10	Tauern Autobahn			
	Kn Salzburg - Kn Villach	0,738	183,644	182,904
A 12	Inntal Autobahn			
	Stgr Kiefersfelden D/A - ASt Zams	0,000	145,500	145,500
A 13	Brenner Autobahn			
	Kn Innsbruck-Amras - Stgr Brennerpaß A/I	0,000	34,501	34,501
	Kn Innsbruck-Witten - Kn Innsbruck-Bergisel	0,000	1,505	1,505
A 14	Rheintal Autobahn			
	Stgr Hörbranz D/A - ASt Bludenz-Montafon	0,000	61,367	61,367
A 21	Wiener Außenring Autobahn			
	Kn Steinhäusl - Kn Vösendorf	0,000	38,243	38,243
A 22	Donauufer Autobahn			
	Kn Wien-Kaisermühlen - ASt Stockerau Nord	0,000	30,571	31,324
	Wien-Nordbrücke - Wien-Neujedlersdorf	9,215	11,475	2,260
A 23	Autobahn Südosttangente Wien			
	Wien-Altmannsdorferstraße - ASt Wien-Hirschstetten	0,000	16,972	16,972
	ASt Wien-Landstraßer Hauptstraße - ASt Wien-Gürtel	0,000	0,782	0,782
A 25	Welser Autobahn			
	Kn Haid - Kn Wels	0,000	19,734	19,734
Schnellstraße	Schnellstraßenabschnitt	von km	bis km	Länge (km) >6 Mio. Kfz
S 5	Stockerauer Schnellstraße			
	Kn Stockerau - ASt Tulln	67,526	77,186	9,660
S 33	Kremser Schnellstraße			
	Kn St.Pölten - ASt Herzogenburg Süd	0,000	9,982	9,982

Streckenabschnitte, Ballungsräume und Flughäfen im Geltungsbereich der Umgebungslärmrichtlinie



Quellen: Landesstraßen der Bundesländer, ASFINAG Straßennetz, ÖBB
 Bearbeitung: C. Ansoerge, R. Ortner, Januar 2009

umweltbundesamt[®]

2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDEN/STELLEN

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

3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

- Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (BGBl I Nr. 60/2005)
- Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (BGBl II Nr. 144/2006)
- § 7a Bundesstraßengesetz 1971 (BGBl. I Nr. 58/2006)
- Dienstanweisung für Lärmschutz an Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen), November 2006 (GZ. BMVIT-300.040/0004-II/ST-ALG/2006; <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/autobahn/laermschutz/index.html>)

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

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

Angabe der Grunddaten der strategischen Lärmkarten (gemäß § 7 Bundes-LärmV)

- Die Befliegungen als Grundlage für die Auswertung der Vermessungsdaten wurden im gesamten Bundesgebiet in den Jahren 2006 bis 2008 durchgeführt.
- Verkehrsdaten grundsätzlich aus dem Jahr 2005 mit Adaptierungen aus dem Jahr 2006
- ZMR-Daten: 01.11.2006
- GWR-Daten: 31.12.2006
- EDV-Programm und Berechnungsverfahren: Programm: CadnaA Version 3.7.124, Berechnungsverfahren RVS 04.02.11, Ausgabe 1. März 2006 in Verbindung mit ÖAL-Richtlinie 28 (Stand Febr. 2001)

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

Angaben über die geschätzte Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind, können dem **Teil A2 des Aktionsplans** entnommen werden. Die Werte sind dort für den Ballungsraum Wien und außerhalb des Ballungsraumes Wien getrennt nach Bundesländern angegeben. Bei der Angabe der Personen, Wohnungen etc. je Auswertungsgebiet erfolgt keine Unterscheidung nach zuständigen Behörden.

Die ASFINAG hat zusätzlich für das gesamte Autobahn- und Schnellstrassennetz einen eigenen Lärmkataster erstellt. Mit den Ergebnissen aus dem ASFINAG-Lärmkataster können Aussagen über die Lärmbelastung und die Anzahl der betroffenen Anrainer an Autobahnen und Schnellstraßen getroffen werden. Weiters dient er der Priorisierung bei der Planung von Lärmschutzvorhaben. Der ASFINAG-Lärmkataster wird Anfang 2010 veröffentlicht.

6. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Beschreibung der Stellungnahmemöglichkeit durch die Öffentlichkeit

Gemäß § 10 des Bundesgesetzes über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz - Bundes-LärmG) BGBl. I Nr. 60/2005 wurde der Entwurf des Aktionsplanes für 6 Wochen (9.2.2009 bis einschließlich 23.3.2009) der Öffentlichkeit über die Internetseite www.umgebungslaerm.at zugänglich gemacht.

Innerhalb dieser Zeit bestand die Möglichkeit schriftlich zu dem Entwurf des Aktionsplanes Stellung zu nehmen.

Schriftliche Stellungnahmen konnten **per Mail** an die vom BMVIT eingerichtete e-mail-Adresse **aktionsplanung-strasse@bmvit.gv.at** oder mit dem Kennwort „Umgebungslärm“ **per Post** an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 1030 Wien, Radetzkystraße 2 gerichtet werden.

Einbringer, die ihre Stellungnahme per E-Mail an die oben genannte E-Mail-Adresse des BMVIT übermittelt haben, wurden mittels Autoreply-Text darüber informiert, dass ihre Stellungnahme gesamthaft im endgültigen Aktionsplan gewürdigt wird.

Die zu den strategischen Umgebungslärmkarten gestellten Fragen wurden und werden vom BMVIT laufend schriftlich beantwortet.

Insgesamt gaben 29 Besucher der Internetplattform www.umgebungslaerm.at eine Stellungnahme zum gegenständlichen Teil-Aktionsplan ab. Die Einbringer waren Privatpersonen, Bürgerinitiativen, Politische Parteien, Kommunen sowie Interessensvertretungen.

Gesamthafte Würdigung der eingelangten Stellungnahmen

Die in den Stellungnahmen geäußerten Anliegen umfassen schwerpunktmäßig folgende Themen.

Lärmschutz-Maßnahmen

- Umsetzung individueller Lärmschutz-Maßnahmen an bestehenden Autobahnen und Schnellstraßen
- Isolierte Betrachtung benachbarter Lärmquellen (z.B. Straße – Schiene)
- Unterschiedliche Lärmschutzkriterien an Neubau- und Bestandsstrecken (Autobahnen und Schnellstraßen)
- Lärmschutzkriterien für landwirtschaftliche Betriebe
- Prioritätenreihung von Lärmschutzmaßnahmen

Gesetzliche Rahmenbedingungen

- Getrennte Darstellung verschiedener Lärmquellen in den Umgebungslärmkarten (gemäß Bundes-LärmG)
- Festlegung der Schwellenwerte (gemäß Bundes-LärmV)

In den Stellungnahmen wurden einerseits die mit der praktischen Umsetzung von Lärmschutz-Maßnahmen befasste Stelle und andererseits der Gesetzgeber angesprochen. Aus diesem Grund wurden sämtliche Stellungnahmen zuständigkeitshalber sowohl der ASFINAG als auch an dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zur Kenntnis gebracht.

Die in den Wirkungsbereich der ASFINAG fallenden Stellungnahmen wurden von einer ASFINAG/BMVIT-Arbeitsgruppe analysiert.

Dabei wurde festgestellt, dass die ASFINAG bereits bei einem Großteil jener Einbringer, die eine Verbesserung des Lärmschutzes in ihrem Wohnumfeld fordern, Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt hat. Weitere Lärmschutz-Maßnahmen werden am bestehenden Autobahnen- und Schnellstraßennetz entsprechend der aus dem ASFINAG-Lärmkataster abgeleiteten österreichweiten Prioritätenreihung schrittweise umgesetzt werden.

Der Entwurf des gegenständlichen Aktionsplanes wurde unter Berücksichtigung der eingelangten Stellungnahmen überarbeitet und ergänzt.

7. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

Da nach dem Umgebungslärmschutzgesetz nur Straßen mit einer jährlichen Verkehrsbelastung von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen darzustellen sind,

wurden viele Abschnitte des Autobahn- und Schnellstraßennetzes im Aktionsplan nicht berücksichtigt.

Die ASFINAG hat daher umgehend das gesamte Autobahn- und Schnellstraßennetz im Rahmen der Erstellung des ASFINAG-Lärmkatasters untersucht, um alle Anrainer ausreichend informieren zu können. Weiters können mit Hilfe des ASFINAG-Lärmkatasters sensible Belastungsschwerpunkte im gesamten ASFINAG-Netz detektiert und nach ihrer Priorität betrachtet und im Detail untersucht werden.

Der ASFINAG Lärmkataster wird Anfang 2010 der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Auf Basis der strategischen Umgebungslärmkarten und des ASFINAG-Lärmkatasters wurden Belastungsschwerpunkte detektiert. Dabei stellte sich heraus, dass das Streckennetz der ASFINAG bereits lärmtechnisch sehr gut saniert ist, und die hoch prioritären Abschnitte gerade in jenen Bereichen lagen, in denen bereits Lärmschutzmaßnahmen im den Jahren 2008 und 2009 umgesetzt wurden bzw. gerade errichtet werden.

Die hoch prioritären Abschnitte wurden somit vorrangig in Angriff genommen bzw. sind bereits fertig gestellt.

Seit 2008 wurden bzw. werden in folgenden prioritären Bereichen Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt:

A 1 West Autobahn	Regau – Seewalchen Hallwang – Zilling
A 2 Süd Autobahn	Guntramsdorf - Baden Wöllersdorf Lassnitzthal Laßnitzhöhe / Krachelberg Autal und Raaba Pörtschach Velden Wernberg Drautschen - Zauchen Maria -Gail und Kleinsattel
A 4 Ost Autobahn	Siedlung 80er Linie
A 7 Mühlkreis Autobahn	Knoten Linz Ansfelden Engerwitzdorf
A 8 Innkreis Autobahn	Pichl – Meggenhofen Antiesenhofen
A 9 Pyhrn Autobahn	Gratkorn Süd

A 10 Tauern Autobahn	Hallein – Golling Ellmauthal Hüttau - Lammertal Flachau Eben Flachau Winkl Zederhaus - Hub St. Michael / Lungau Knoten Spittal - Seeboden
A 12 Inntal Autobahn	Vomp Stans Innsbruck - Amras
A 14 Rheintal Autobahn	Koblach
A 21 Wiener Außenring Autobahn	Knoten Steinhäusl
A 22 Donauufer Autobahn	Langenzersdorf
S 36 Murtal Schnellstrasse	Kaiserberg

8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

Die aufsummierte Länge der bestehenden Lärmschutzmaßnahmen im ASFINAG-Streckennetz beträgt rund **910 km**. Seit 1998 wurden zum Schutz der Anrainer entlang des unter Betrieb stehenden Autobahn- und Schnellstraßennetzes durch ein Lärmschutzsanierungsprogramm von der ASFINAG rund **€343 Mio.** investiert.

In den nächsten Jahren sind jährlich durchschnittlich zwischen **€ 30** und **50 Mio.** für die Lärmschutzsanierung auf dem bestehenden Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich vorgesehen.



Abschätzung der Anzahl geschützter Personen

Durch die am bestehenden Streckennetz der ASFINAG realisierten Lärmschutzmaßnahmen mit einer Gesamtfläche von rund **2,8 km²** (ohne Lärmschutzmaßnahmen entlang von Neubaustrecken) konnte erreicht werden, dass die Lärmbelastung, welche durch den Verkehr auf den Autobahnen und Schnellstraßen verursacht wird, für rund **112.000 Personen** im Nahbereich der Autobahnen und Schnellstraßen unter die genannten Grenzwerte gefallen ist. Darüber hinaus wurde für einen noch größeren Personenkreis im weiteren Umgebungsbereich eine merkbare Lärmreduktion erreicht.

9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG

Geplante Maßnahmen und Sanierungsprogramme

Um die Auswirkungen des Straßenverkehrs in vertretbaren Grenzen zu halten, wurden die Investitionen in den Anrainer- und Umweltschutz in den letzten Jahren durch die ASFINAG massiv ausgeweitet.

Derzeit fließen etwa 20 bis 40 % der Gesamtinvestitionen bei der Errichtung von Neubaustrecken in den Lärm- und Umweltschutz.

Für die **Lärmschutzsanierung** wurden in den letzten Jahren durchschnittlich **€31,2 Mio.** pro Jahr für Lärmschutzmaßnahmen entlang von bestehenden Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich investiert.

Im Jahr 2009 wird die ASFINAG zum Schutz der Anrainer ca. € 48 Mio. in die Errichtung von Lärmschutzwänden investieren. Weiters finanziert die ASFINAG im Jahr 2009 mit einem Budget von rd. € 31 Mio. Umweltentlastungsmaßnahmen zur Reduktion der schädlichen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die anrainende Bevölkerung.

In den nächsten Jahren sind jährlich durchschnittlich zwischen **€ 30** und **50 Mio.** für die Lärmschutzsanierung auf dem bestehenden Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich geplant.

Lärmschutzsanierung an bestehenden Autobahnen und Schnellstraßen

Für die Erstellung des ASFINAG-Programmes zur Lärmsanierung, sind bereits die Ergebnisse aus dem ASFINAG- Lärmkataster eingeflossen.

Die Grundlage für die Erstellung des ASFINAG-Lärmkatasters stellen die strategischen Umgebungslärmkarten dar. Der ASFINAG-Lärmkataster lässt darüber hinaus detaillierte Aussagen über die Schallbelastung der einzelnen Anrainer zu.

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

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

Ruhige Gebiete

Im Rahmen der Bekämpfung von Umgebungslärm sollen nach dem Grundsatz der Vorbeugung auch ruhige Gebiete geschützt werden.

Gemäß Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz sind „Ruhige Gebiete“ als solche Gebiete definiert, die auf Grund ihrer jeweiligen Ausweisung einen besonderen Schutzanspruch in Bezug auf Umgebungslärm aufweisen.

Bei der Planung von Autobahnen bzw. Schnellstraßen werden ausgewiesene ruhige Gebiete gesondert berücksichtigt werden.

10. ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN

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

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

Um in Zukunft Nutzungskonflikte aufgrund vom Straßenverkehrslärm hintanhalten zu können, wäre von der zuständigen Raumplanungsbehörde Vorsorge zu treffen, dass neue Siedlungsgebiete oder andere lärmsensible Nutzungen prinzipiell außerhalb von Lärmzonen angeordnet werden. Es sollte jedenfalls sichergestellt werden, dass im unmittelbaren Nahbereich von Autobahnen und Schnellstraßen keine Baulandwidmungen vorgenommen werden.

11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

Lärmschutz-Entwicklungs- und Forschungsprojekte

EU-Forschungsprojekt „Hollywood“

Da konventionelle Holzlärmschutzwände durch Druckimprägnierung haltbar gemacht werden und aufwändig entsorgt werden müssen, wird durch das EU-Forschungsprojekt „Hollywood“ gemeinsam mit nationalen und internationalen Partnern eine ökologische Holzlärmschutzwand entwickelt. Eine Versuchsstrecke wurde gerade entlang der A22 Donauufer Autobahn als Lärmschutz für die Gemeinde Langenzersdorf errichtet.

Lästigkeitsindex für Straßenverkehrslärm

Derzeit wird als Beurteilungsgröße für die Störwirkung nur die empfundene Lautstärke in Form des altbewerten energieäquivalenten Dauerschallpegels herangezogen. Diese einfach zu realisierende Mess- und Rechengröße berücksichtigt allerdings nicht die komplexe Wechselwirkung der im Schallereignis vorkommenden Frequenzkomponenten und ihre zeitliche Entwicklung, die letztlich für den Lautstärkeindruck verantwortlich ist.

Daher wurde ein interdisziplinäres Forschungsprojekt mit dem Titel „Lästigkeitsindex für Straßenverkehrslärm“ gestartet, welches die Lästigkeit bzw. die Störwirkung von Straßenverkehrslärm an Autobahnen und Schnellstraßen auf Basis psychoakustischer und physiologischer Grundlagen modelliert. Als Ergebnis soll ein Lästigkeitsindex für Straßenverkehrslärm vorliegen, der die Lärmsituation in

Abhängigkeit von mehreren psychoakustischen Parametern beschreibt und die Störwirkung dadurch genauer abbildet als der üblicherweise verwendete energieäquivalente Dauerschallpegel. Der erste Teil dieser Untersuchung wurde 2007 abgeschlossen. Die darauf aufbauenden vertieften Untersuchungen werden Anfang 2010 abgeschlossen.

Vermeidung von Vogelanprall an transparenten Lärmschutzwandflächen

Eine der häufigsten Todesursachen bei Vögeln stellt der Anprall an Glasscheiben dar.

Da im ASFINAG-Streckennetz ca. 5 % der Lärmschutzmaßnahmen mit transparenten Elementen ausgeführt sind, haben Maßnahmen, die Vogelanprall an diesen Flächen verhindern sollen, hinsichtlich des Naturschutzes eine große Bedeutung.



Daher wurden aufbauend auf einer Untersuchung der Wiener Umweltschutzbehörde neuartige Markierungstypen von transparenten Wandflächen unter natürlichen Tageslichtbedingungen hinsichtlich der Vermeidung des Vogelanpralls untersucht. Die Ergebnisse und Erkenntnisse werden in den Lärmschutzplanungen der ASFINAG berücksichtigt.

Lärmarme Straßendecken

Insbesondere im Zuge der Generalsanierung der A1 West Autobahn wurde die Technologie von Betondecken auch hinsichtlich ihrer Schallabsorption weiterentwickelt, sodass heute ausschließlich lärmarme Betondecken errichtet werden.

Aber auch im Bereich der bituminösen Decken bringt die ASFINAG vermehrt den lärmarmen Splittmastix-Belag zur Anwendung, der wesentlich bessere Schallemissionswerte aufweist als konventionelle Asphaltdecken.

Im Bereich der A12 Inntal Autobahn wurde im Jahr 2005 eine Langzeitversuchsstrecke installiert, auf der neue lärmarme bituminös gebundene Fahrbahndecken untersucht werden.

Reifen

Wie jüngste Untersuchungen gezeigt haben, ist gerade im Bereich des lärmarmen Reifens ein großes Schallminderungspotenzial gegeben. Durch verschärfte Grenzwerte hinsichtlich Lärmemission für Reifen, welche relativ leicht erfüllbar sind, könnte eine Schallemissionsverringerung von mind. 3 dB (entspricht einer Halbierung des Verkehrs) erreicht werden. In diesem Zusammenhang ist es jedoch wesentlich, dass diese Richtlinien auch europaweit mittelfristig umgesetzt werden.

Durch den Einsatz von lärmarmen Reifen könnten bei rund 100.000 Anrainer im Nahbereich der Autobahnen und Schnellstraßen die Grenzwerte immissionsseitig eingehalten werden.

Lärmschutzwände

Bei den eingesetzten Lärmschutzwandmaterialien wird auf die Recyclingfähigkeit Wert gelegt. So kommen ca. 50 % Holzkassetten, 20 % Aluminiumkassetten, 25 % Holzbetonwände und ca. 5 % transparente Lärmschutzwände zum Einsatz.

Durch die Einbindung von Architekten in die Gestaltung der Lärmschutzwände kann erreicht werden, dass sich die Wände in die Umwelt einfügen und gleichzeitig die Anforderungen an die Verkehrssicherheit erfüllt werden.

Beispielsweise wurde im Jahr 2008 im Bereich von Antiesenhofen an der A8 Innkreis Autobahn eine sich in die Landschaft integrierende Lärmschutzwand errichtet.



Gekrümmte und abgewinkelte Lärmschutzwände

In weiten Teilen Österreichs verlaufen die Autobahnen direkt durch dicht bebautes Wohngebiet, oder die Wohnbebauung ist in Gebirgstälern sehr häufig topografisch ungünstig höher als die Autobahn situiert. Aus diesen Gründen kann mit konventionellen bis zu 5,50 m hohen Lärmschutzwänden sehr häufig der Grenzwert nicht eingehalten bzw. erreicht werden.

In den letzten Jahren werden daher immer öfter und mit Vehemenz Einhausungen gefordert. Aus diesem Grund wurden Lärmschutzwandsysteme entwickelt, die ähnliche Schallreduktionen erreichen wie eine Einhausung der Autobahn.

In Umsetzung der Erkenntnisse eines Straßenforschungsauftrages wurden bereits mehrere gekrümmte und abgewinkelte Lärmschutzwände errichtet.

Aufgrund der berechneten Schallreduktion durch diese Lärmschutzwände konnte die Einhausung der Autobahn entfallen. Dadurch konnten einerseits mehrere Millionen Euro an Bau- und Betriebskosten gespart werden, und andererseits ein ressourcenschonendes Lärmschutzsystem umgesetzt werden.



Aufsatzelemente

Abhängig von der Topographie ist es in einigen Lärmsanierungsbereichen möglich, durch das Montieren von schallweichen Oberkanten auf Lärmschutzwänden (sogenannte Aufsatzelemente) die Höhe der Lärmschutzwand zu reduzieren. Dieses physikalische Phänomen beruht darauf, dass schallweiche Kanten den Schall geringer beugen. Daher kommen diese Aufsatzelemente vermehrt zum Einsatz.



Das aktuellste Forschungs- und Pilotprojekt dieser Art konnte gerade bei Laxenburg an der A2 Süd Autobahn erfolgreich abgeschlossen werden. Im Jahr 2009 wurden weitere, unterschiedliche Systeme von Aufsatzelementen hinsichtlich ihrer Schallreduktion nach der geltenden Norm geprüft.

Wohnhausseitige Lärmschutzmaßnahmen

Bei sehr hoch belasteten Anrainern, die nicht durch straßenseitige Maßnahmen geschützt werden können, kommen – in Absprache mit den Eigentümern - neben Lärmschutzfenstern auch wohnhausnahe Lärmschutzmaßnahmen zur Anwendung.

Ausgeführte Maßnahmen



12. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN

Im Jahr 2009 wird die ASFINAG zum Schutz der Anrainer ca. € 48 Mio. in die Errichtung von Lärmschutzwänden im Bestandsnetz investieren. Weiters finanziert die ASFINAG im Jahr 2009 mit einem Budget von rd. € 31 Mio. Umweltentlastungsmaßnahmen im Bestandsnetz. Diese Maßnahmen werden zu einer weiteren Reduktion der schädlichen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die anrainende Bevölkerung führen.

In den nächsten Jahren sind jährlich durchschnittlich zwischen **€ 30** und **50 Mio.** für die Lärmschutzsanierung auf dem bestehenden Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich geplant.

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

Die Wirksamkeit des gegenständlichen Aktionsplanes wird im Rahmen der im Jahr 2012 zu erstellenden strategischen Umgebungslärmkarten evaluiert werden. Die Ergebnisse der Evaluierung werden bei der Überarbeitung des Aktionsplanes, der im Jahr 2013 vorliegen sollte, berücksichtigt werden.

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

Die Lärmbelastungen bei rund 40.000 Anrainern im Nahbereich der Autobahnen und Schnellstraßen können sowohl durch die seit 2008 errichteten bzw. sich im Bau befindlichen Lärmschutzmaßnahmen, als auch durch die bis zur nächsten Evaluierung des Aktionsplanes (2012) geplanten Lärmschutzmaßnahmen soweit reduziert werden, dass die Grenzwerte immissionsseitig eingehalten werden.

Darüber hinaus kann für einen noch größeren Personenkreis im weiteren Umgebungsbereich eine merkbare Lärmreduktion erreicht werden.

Durch den Einsatz von lärmarmen Reifen könnten bei rund 100.000 Anrainern im Nahbereich der Autobahnen und Schnellstraßen die Grenzwerte immissionsseitig eingehalten werden.

15. BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN

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

Seit Juli 2001 ist die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können (Richtlinie über die Strategische Umweltprüfung, SUP-Richtlinie), in Kraft. Die Umsetzung der SUP-Richtlinie erfolgte in Österreich in verschiedenen Materiengesetzen auf Landes- und Bundesebene. Eine Umweltprüfung von Aktionsplänen ist gemäß § 8 Abs. 1 Bundes-LärmG durchzuführen, sofern

„die Aktionspläne

- 1. einen Rahmen für die künftige Genehmigung von Vorhaben, die im Anhang 1 UVP-G 2000 angeführt sind, festlegen,*
- 2. voraussichtlich Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben oder*
- 3. einen Rahmen für sonstige Projekte festlegen und die Umsetzung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben wird.“*

Der vorliegende Teil-Aktionsplan enthält keine Maßnahmen oder Aktivitäten, die einen Rahmen für künftige Genehmigungen von Vorhaben, die im UVP-G 2000 angeführt sind, festlegen, oder die voraussichtliche Auswirkungen auf Natura 2000 Gebiete haben.

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

16. KURZE ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-)AKTIONSPANS

Der gegenständliche Teilaktionsplan B1, der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in Zusammenarbeit mit der ASFINAG erstellt wurde, behandelt Autobahn- und Schnellstraßenabschnitte im gesamten Bundesgebiet mit einer jährlichen Verkehrsbelastung von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen. Landesstraßen B und Landesstraßen L finden sich in den jeweiligen Aktionsplanungen der Bundesländer, da seit April 2002 die Landesstraßen B an die jeweiligen Bundesländer ausgegliedert wurden.

Die ASFINAG hat bisher entlang von bestehenden Autobahnen und Schnellstraßen rund 910 km Lärmschutzwände zum Schutz der Anrainer errichtet. Darunter ist auch

eine Vielzahl von Sonderkonstruktionen. Daneben wurden Einhausungen am Bestand (z.B. A10 bei Trebesing) sowie Lärmschutzmaßnahmen direkt an der Grundstücksgrenze von Anrainern errichtet.

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

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

Bis zum Jahr 2013 sind jährlich durchschnittlich zwischen € 30 und 50 Mio. für die Lärmschutzsanierung auf dem bestehenden Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich geplant.

Weiters wird in Kooperation mit der Europäischen Kommission versucht entsprechende Reduktionen bei den Reifengeräuschen – welche technisch in erheblichem Ausmaß möglich wären – europaweit rechtlich umzusetzen, sodass eine weitere Reduktion des Verkehrslärms die langfristige Folge wäre. Durch den Einsatz von lärmarmen Reifen könnten bei rund 100.000 Anrainern im Nahbereich der Autobahnen und Schnellstraßen die Grenzwerte immissionsseitig eingehalten werden.