

---

# Umgebungs­lärm – Aktionsplan

---

Österreich 2018

Teil 1 A&S außerhalb und innerhalb von  
Ballungsräumen in Österreich



Bundesministerium für Verkehr, Innovation und  
Technologie  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
[www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

in Zusammenarbeit mit der



Wien, November 2018

Der Umgebungslärm-Aktionsplan besteht aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten für Lärmschutz in Österreich aus einzelnen Teilen.

Die zugrundeliegenden strategischen Umgebungslärmkarten gemäß Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sind online verfügbar.

[www.laerminfo.at/laermkarten](http://www.laerminfo.at/laermkarten)



## Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:  
**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie**  
Abteilung IVVS1 Planung, Betrieb und Umwelt  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien  
e-mail: [umgebungslaerm-strasse@bmvit.gv.at](mailto:umgebungslaerm-strasse@bmvit.gv.at)  
GZ BMVIT-322.091/0004-IV/IVVS1/2018

# Teil-Umgebungsärm-Aktionspläne 2018

## Allgemeine Informationen

Allgemeiner Teil      Zusammenfassende Betroffenenauswertung

### Aktionsplanung Autobahnen und Schnellstraßen (A&S)

**Teil 1**      **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - A&S außerhalb und innerhalb der Ballungsräume Graz, Innsbruck, Linz, Salzburg und Wien

### Aktionsplanung Straßen außer Autobahnen und Schnellstraßen

**Teil 2**      **Amt der Burgenländischen Landesregierung** - Straßen außer A&S im Burgenland  
**Teil 3**      **Amt der Kärntner Landesregierung, Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt, Magistrat der Stadt Villach** - Straßen außer A&S in Kärnten  
**Teil 4**      **Amt der Niederösterreichischen Landesregierung** - Straßen außer A&S in Niederösterreich ohne Gemeinden des Ballungsraums Wien  
**Teil 4 Wien**      **Amt der Niederösterreichischen Landesregierung** - Straßen außer A&S in den in Niederösterreich liegenden Gemeinden des Ballungsraums Wien  
**Teil 5**      **Amt der Oberösterreichischen Landesregierung** - Straßen außer A&S in Oberösterreich ohne Gemeinden des Ballungsraums Linz  
**Teil 5 Linz**      **Amt der Oberösterreichischen Landesregierung** - Straßen außer A&S im Ballungsraum Linz  
**Teil 6**      **Amt der Salzburger Landesregierung** - Straßen außer A&S in Salzburg ohne Ballungsraum Salzburg  
**Teil 6 Salzburg**      **Magistrat der Stadt Salzburg** - Straßen außer A&S im Ballungsraum Salzburg  
**Teil 7**      **Amt der Steiermärkischen Landesregierung** - Straßen außer A&S in der Steiermark ohne Ballungsraum Graz  
**Teil 7 Graz**      **Amt der Steiermärkischen Landesregierung** - Straßen außer A&S im Ballungsraum Graz  
**Teil 8**      **Amt der Tiroler Landesregierung** - Straßen außer A&S in Tirol ohne Gemeinden des Ballungsraums Innsbruck  
**Teil 8 Innsbruck**      **Amt der Tiroler Landesregierung** - Straßen außer A&S im Ballungsraum Innsbruck  
**Teil 9**      **Amt der Vorarlberger Landesregierung** - Straßen außer A&S in Vorarlberg  
**Teil 10 Wien**      **Magistrat der Stadt Wien** - Straßen außer A&S in der Ballungsraumgemeinde Wien

### Aktionsplanung Eisenbahnen

**Teil 11**      **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Schienenstrecken außerhalb und innerhalb der Ballungsräume Graz, Innsbruck, Linz, Salzburg und Wien

### Aktionsplanung Straßenbahnen

**Teil 12 Wien**      **Magistrat der Stadt Wien** - Straßenbahnstrecken im Ballungsraum Wien  
**Teil 13 Linz**      **Amt der Oberösterreichischen Landesregierung** - Straßenbahnstrecken im Ballungsraum Linz  
**Teil 14 Graz**      **Landeshauptmann des Bundeslandes Steiermark** - Straßenbahnstrecken im Ballungsraum Steiermark  
**Teil 15 Innsbruck**      **Amt der Tiroler Landesregierung** - Straßenbahnstrecken im Ballungsraum Innsbruck

## Aktionsplanung Flugverkehr

Teil 16 Wien	<b>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</b> - Flughafen Wien außerhalb und innerhalb des Ballungsraums Wien
Teil 17 Linz	<b>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</b> - Flughafen Linz außerhalb und innerhalb des Ballungsraums Linz
Teil 18 Graz	<b>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</b> - Flughafen Graz außerhalb und innerhalb des Ballungsraums Graz
Teil 19 Salzburg	<b>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</b> - Flughafen Salzburg außerhalb und innerhalb des Ballungsraums Salzburg
Teil 20 Innsbruck	<b>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</b> - Flughafen Innsbruck außerhalb und innerhalb des Ballungsraums Innsbruck
Teil 21 Klagenfurt	<b>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</b> - Flughafen Klagenfurt

## Aktionsplanung IPPC-Anlagen

Teil 22 Graz	<b>Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort</b> - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Graz
Teil 22 Innsbruck	<b>Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort</b> - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Innsbruck
Teil 22 Linz	<b>Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort</b> - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Linz
Teil 22 Salzburg	<b>Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort</b> - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Salzburg
Teil 22 Wien	<b>Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort</b> - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Wien
Teil 23 Graz	<b>Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus</b> - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Graz
Teil 23 Innsbruck	<b>Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus</b> - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Innsbruck
Teil 23 Linz	<b>Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus</b> - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Linz
Teil 23 Salzburg	<b>Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus</b> - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Salzburg
Teil 23 Wien	<b>Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus</b> - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Wien

# Inhalt

1. Planungsgebiet	8
2. Für die Ausarbeitung zuständige Behörde/Stelle	10
3. Geltende Schwellenwerte sowie Rechtsgrundlagen	10
4. Zusammenfassung der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten der strategischen Umgebungsärmkarten	11
5. Angabe und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungsärm ausgesetzt sind	12
6. Angabe von besonderen Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	14
7. Darstellung der Einbeziehung der Öffentlichkeit	15
8. Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung	18
9. Maßnahmen der Aktionsplanung	19
10. Angaben zur Zusammenarbeit mit anderen Behörden und ergänzende Einzelmaßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen	21
11. Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungsärm	22
12. Verfügbare Informationen zu den Finanzmitteln	24
13. Geplante Vorgangsweise für die Bewertung der Durchführung und der Wirksamkeit des (Teil-) Aktionsplans	25
14. Schätzung der voraussichtlichen Reduktion der von Umgebungsärm belasteten Personen	26

15. Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen \_\_\_\_\_ 27

16. Zusammenfassung für die EU-Berichterstattung \_\_\_\_\_ 28

## 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 den Bundesministerien für Nachhaltigkeit und Tourismus, Digitalisierung und Wirtschaftsstandort sowie Verkehr, Innovation und Technologie 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 dazugehörigen strategischen Umgebungslärmkarten und weiteren Informationen zum Lärmschutz unter [www.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at) abgerufen werden.

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

# 1. Planungsgebiet

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

Im Rahmen der vorliegenden Aktionsplanung wurden die in den nachstehenden Tabellen angegebenen Autobahn- und Schnellstraßenabschnitte mit einer jährlichen Verkehrsbelastung von mehr als **3 Millionen Kraftfahrzeugen** berücksichtigt. Die gesamte **Länge** dieser **Autobahn- und Schnellstraßenabschnitte** beträgt etwa **2.208 km**.

## Autobahn- und Schnellstraßenabschnitte mit einer jährlichen Verkehrsbelastung über 3 Millionen Kraftfahrzeugen

Autobahn	Autobahnabschnitt	von km	bis km	Länge (km) >3 Mio. Kfz
<b>A 1</b>	<b>West Autobahn</b> ASt Wien-Auhof - Stgr Walsberg A/D	8,936	301,003	291,959
<b>A 2</b>	<b>Süd Autobahn</b> Kn Wien-Inzersdorf - Stgr Arnoldstein A/I Kn Graz Ost - ASt Graz-Liebenau	1,017 0,000	380,856 3,191	372,783
<b>A 3</b>	<b>Südost Autobahn</b> Kn Guntramsdorf - Kn Eisenstadt Kn Eisenstadt - Siegendorf	0,000 0,000	37,993 3,200	32,693
<b>A 4</b>	<b>Ost Autobahn</b> Kn Wien-Prater - Stgr Nickelsdorf A/H Kn Wien-Prater - Stadionbrücke	0,000 0,000	65,773 0,588	66,361
<b>A 5</b>	<b>Nord/Weinviertel Autobahn</b> Kn Eibesbrunn - ASt Schrick	0,000	22,917	22,917
<b>A 6</b>	<b>Nordost Autobahn</b> Kn Bruckneudorf - Stgr Kittsee A/SK	0,000	21,952	21,952
<b>A 7</b>	<b>Mühlkreis Autobahn</b> Kn Linz - Unterweikersdorf	0,000	26,780	26,780
<b>A 8</b>	<b>Innkreis Autobahn</b> Kn Voralpenkreuz - Stgr Suben A/D ASt Ried im Innkreis - ASt Walchshausen	0,000 0,000	76,032 1,410	77,442
<b>A 9</b>	<b>Pyhrn Autobahn</b> Kn Voralpenkreuz - Stgr Spielfeld A/SLO	0,000	230,020	230,020
<b>A 10</b>	<b>Tauern Autobahn</b> Kn Salzburg - Kn Villach Lieserhofen - Lendorf Kn Pongau - Bischofshofen	0,738 0,000 0,000	183,644 6,125 3,680	192,709
<b>A 11</b>	<b>Karawanken Autobahn</b> Kn Villach - Stgr Karawankentunnel A/SLO	0,000	21,243	21,243
<b>A 12</b>	<b>Inntal Autobahn</b> Stgr Kufstein D/A - ASt Zams Kn Oberinntal - ASt Fließ	0,000 0,000	145,500 7,820	153,320
<b>A 13</b>	<b>Brenner Autobahn</b> Kn Innsbruck-Amras - Stgr Brennerpass A/I Kn Innsbruck-Wilten - Kn Innsbruck-Bergisel	0,000 0,000	34,501 1,505	36,006



<b>A 14</b>	<b>Rheintal/Walgau Autobahn</b>			
	Stgr Hörbranz D/A - ASt Bludenz-Montafon	0,000	61,367	63,373
	Kn Bregenz - Bregenz-Citytunnel	0,000	2,006	
<b>A 21</b>	<b>Wiener Außenring Autobahn</b>			
	Kn Steinhäusl - Kn Vösendorf	0,000	38,243	38,243
<b>A 22</b>	<b>Donauufer Autobahn</b>			
	Kn Wien-Kaisermühlen - Kn Stockerau West	0,000	29,572	33,645
	Wien-Nordbrücke - Wien-Brünnerstraße	0,000	3,320	
<b>A 23</b>	<b>Autobahn Südosttangente Wien</b>			
	Wien-Altmannsdorferstraße - Kn Wien-Hirschstetten	0,000	16,972	17,754
	ASt Wien-Landstraßer Hauptstraße - ASt Wien-Gürtel	0,000	0,782	
<b>A 25</b>	<b>Welser Autobahn</b>			
	Kn Haid - Kn Wels	0,000	19,734	19,734

<b>Schnellstraße</b>	<b>Schnellstraßenabschnitt</b>	<b>von km</b>	<b>bis km</b>	<b>Länge (km) &gt;3 Mio. Kfz</b>
<b>S 1</b>	<b>Wiener Außenring Schnellstraße</b>			
	Kn Vösendorf - Kn Schwechat	0,000	16,217	41,674
	Kn Süßenbrunn - Kn Korneuburg West	34,339	58,481	
	Kn Rustenfeld - Leopoldsdorf	0,000	1,315	
<b>S 2</b>	<b>Wiener Nordrand Schnellstraße</b>			
	ASt Hirschstetten - Kn Süßenbrunn	0,000	5,704	5,704
<b>S 3</b>	<b>Weinviertler Schnellstraße</b>			
	Kn Stockerau West - Hollabrunn Süd	0,000	21,206	21,206
<b>S 4</b>	<b>Mattersburger Schnellstraße</b>			
	Kn Mattersburg - Kn Wr. Neustadt	0,000	17,000	16,944
<b>S 5</b>	<b>Stockerauer Schnellstraße</b>			
	Kn Stockerau West - ASt Krems Mitte	0,000	44,517	44,517
<b>S 6</b>	<b>Semmering Schnellstraße</b>			
	HAST Seebenstein - Kn St. Michael	0,000	105,294	105,294
<b>S 10</b>	<b>Mühlviertler Schnellstraße</b>			
	Unterweikersdorf - ASt Freistadt Nord	0,000	21,956	21,956
<b>S 16</b>	<b>Arlberg Schnellstraße</b>			
	ASt Zams - ASt Bludenz-Montafon	0,000	62,205	62,205
<b>S 31</b>	<b>Burgenland Schnellstraße</b>			
	ASt Eisenstadt Ost - Oberpullendorf Süd	33,510	84,300	50,790
<b>S 33</b>	<b>Kremser Schnellstraße</b>			
	Kn St.Pölten - Kn Jettsdorf	0,000	27,057	27,057
<b>S 35</b>	<b>Brucker Schnellstraße</b>			
	Kn Bruck/Mur - Kn Peggau-Deutschfeistritz	0,000	36,415	35,360
<b>S 36</b>	<b>Murtal Schnellstraße</b>			
	Kn St. Michael - ASt Judenburg West	0,000	37,395	38,795
	prov. ASt B 317 - HAST St. Georgen West [UFT St. Georgen]	47,270	48,670	
<b>S 37</b>	<b>Klagenfurter Schnellstraße</b>			
	ASt St. Veit/Kraig - ASt Klagenfurt Nord	283,450	301,199	17,749

## 2. Für die Ausarbeitung zuständige Behörde/Stelle

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

## 3. Geltende Schwellenwerte sowie Rechtsgrundlagen

Für Autobahnen und Schnellstraßen gelten folgende Schwellenwerte:

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

Diese in der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung für die Aktionsplanung enthaltenen und für die ASFINAG bei der Bestandssanierung von Lärmschutzmaßnahmen maßgebenden Schwellenwerte stellen im internationalen Vergleich ein hohes Schutzniveau für die Anrainer von Autobahnen und Schnellstraßen sicher.

Rechtsgrundlagen:

- Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (BGBl. I Nr. 60/2005)
- Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (BGBl. II Nr. 144/2006) § 7a Bundesstraßengesetz 1971 (BGBl. Nr. 286 in der jeweils geltenden Fassung)

Bei Straßenbauvorhaben, welche gemäß § 4 Abs. 1 oder § 4a des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286, in der jeweils geltenden Fassung, oder nach den Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, in der jeweils geltenden Fassung, zu genehmigen sind, gilt die:

- Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV

## 4. Zusammenfassung der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten der strategischen Umgebungslärmkarten

Angabe der **Datenquellen der strategischen Umgebungslärmkarten** (gemäß §7 BundesLärmV)

- **AGWR II:**  
 Name: Adress-GWR II  
 Beschreibung: Adressregister, Gebäude- und Wohnregister einschließlich Meldedaten  
 Datenstand: 26.01.2016  
 Abfragedatum: 5.2.2016  
 Datenhalter: Statistik Austria, Bundesanstalt Statistik Österreich, Guglgasse 13, 1110 Wien
- Die Geländedaten bzw. das Berechnungsmodell basieren auf einer ALS-Datenerfassung (Laserscan-Befliegung), welche von einem Vermessungsbüro hinsichtlich der Straßenhöhen und Lärmschutzeinrichtungen aufbereitet wurde und um zwischenzeitlich neu errichtete Lärmschutzeinrichtungen sowie Neubaustrecken mit Stand Ende 2016 ergänzt wurde.
- Bebauungsdaten – ALS-Datenerfassung Ende 2015
- Für die Berechnung verwendetes EDV-Programm und Berechnungsverfahren: CadnaA, Version 2018; DataKustik GmbH, Gilching
- Die schalltechnischen Berechnungen wurden gemäß § 4 Bundes-LärmV nach RVS 04.02.11, Umweltschutz, Lärm und Luftschadstoffe, Lärmschutz, 2. Abänderung März 2009 vorgenommen.
- Die für die strategischen Lärmkarten verwendeten richtungsbezogenen Verkehrsstärken basieren auf Zählwerten aus dem Jahr 2015. Zur Ermittlung der Geschwindigkeiten der einzelnen Straßenabschnitte wurden die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten aus der Verkehrszeichendatenbank der ASFINAG, sowie vor Ort durchgeführte Erhebungen verwendet. Die Fahrbahndecken der einzelnen Abschnitte wurden der Baudatenbank (BAUT) der ASFINAG entnommen und durch zusätzliche Erhebungen ergänzt.  
  
 Die Berechnung der längenbezogenen Emissionen wurde gemäß RVS 04.02.11 durchgeführt und in Tabellenform als Emissionskataster zusammengefasst.
- Angaben zur Modellbildung: Das DGM (Digitales Geländemodell), die Gebäude, das Streckennetz, die Lärmschutzeinrichtungen, die Wald- und Gewässerflächen sowie die befestigten Flächen etc. entstammen dem oben genannten 3D-Modell des Vermessungsbüros. Die Abschnittsbildung des Streckennetzes und die Parameterzuweisung (Verkehrsbelastungen, Lkw-Anteile, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, Fahrbahnoberflächen,...) wurden entsprechend dem Emissionskataster auf Grundlage der Strecken-Kilometrierung eingearbeitet. Die Bodendämpfung wurde generell mit 1,0 festgelegt bzw. schallharte Flächen (Gewässer und befestigte Flächen) jeweils mit G=0 berücksichtigt. Die Berechnungen berücksichtigen Reflexionen 3. Ordnung für Fassaderechnungen bzw. Reflexionen 1. Ordnung für die Lärmkartenberechnungen.
- Da bei der Lärmkartierung nur das hochrangige A+S-Straßennetz berücksichtigt wurde, waren Daten von anderen für die Lärmkartierung zuständigen Behörden nicht erforderlich. Eigene Kartierungsdaten wurden den für die Kartierung der Ballungsräume zuständigen Behörden zur Verfügung gestellt. An den Landesgrenzen wurden entsprechende Überstandslängen der Straßen berücksichtigt, wobei die Emissionspegel der letzten im Inland gelegenen Straßenabschnitte beibehalten wurden.
- Die Zuordnung sämtlicher Einwohner eines Gebäudes erfolgte zur jeweils lautesten Fassade. Aus den berechneten Gebäudelärmkarten und Flächenrastern wurden die Einwohner- bzw. Flächenstatistiken gemeindespezifisch sowie als Gesamtsumme für die einzelnen Bundesländer erstellt.

## 5. Angabe und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

Angaben zur geschätzten Anzahl von Personen, die von Umgebungslärm betroffen sind, können dem Allgemeinen Teil, Zusammenfassende Betroffenauswertung des Aktionsplans Österreich entnommen werden.

Die zugrundeliegenden strategischen Umgebungslärmkarten wurden 2017 auf [www.laerminfo.at/Laermkarten](http://www.laerminfo.at/Laermkarten) veröffentlicht.

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

### Anzahl der im Bereich von A+S-Straßen von Umgebungslärm betroffenen Einwohner

Bundesland	L <sub>den</sub> > 60 dB Schwellenwert	L <sub>night</sub> > 50 dB Schwellenwert	L <sub>den</sub> > 55dB	L <sub>night</sub> > 45 dB
Burgenland	530	867	3.109	6.247
Niederösterreich	38.735	61.422	130.384	178.649
Wien	33.272	51.872	106.609	141.624
Kärnten	3.659	6.591	23.121	32.960
Steiermark	17.232	27.981	67.363	88.812
Oberösterreich	35.463	54.290	100.788	133.210
Salzburg	10.360	15.292	44.001	56.107
Tirol	11.220	14.315	70.487	80.392
Vorarlberg	5.129	4.977	31.716	31.017
<b>Österreich</b>	<b>155.600</b>	<b>237.607</b>	<b>577.578</b>	<b>749.018</b>

**Anteil der von Umgebungslärm betroffenen Einwohner an der Bevölkerung in %**

Bundesland	L <sub>den</sub> > 60 dB Schwellenwert	L <sub>night</sub> > 50 dB Schwellenwert	L <sub>den</sub> > 55dB	L <sub>night</sub> > 45 dB
Burgenland	0,2 %	0,3 %	1 %	2 %
Niederösterreich	2,3 %	3,7 %	8 %	11 %
Wien	1,8 %	2,8 %	6 %	8 %
Kärnten	0,7 %	1,2 %	4 %	6 %
Steiermark	1,4 %	2,3 %	5 %	7 %
Oberösterreich	2,4 %	3,7 %	7 %	9 %
Salzburg	1,9 %	2,8 %	8 %	10 %
Tirol	1,5 %	1,9 %	9 %	11 %
Vorarlberg	1,3 %	1,3 %	8 %	8 %
Österreich	1,8 %	2,7 %	7 %	9 %

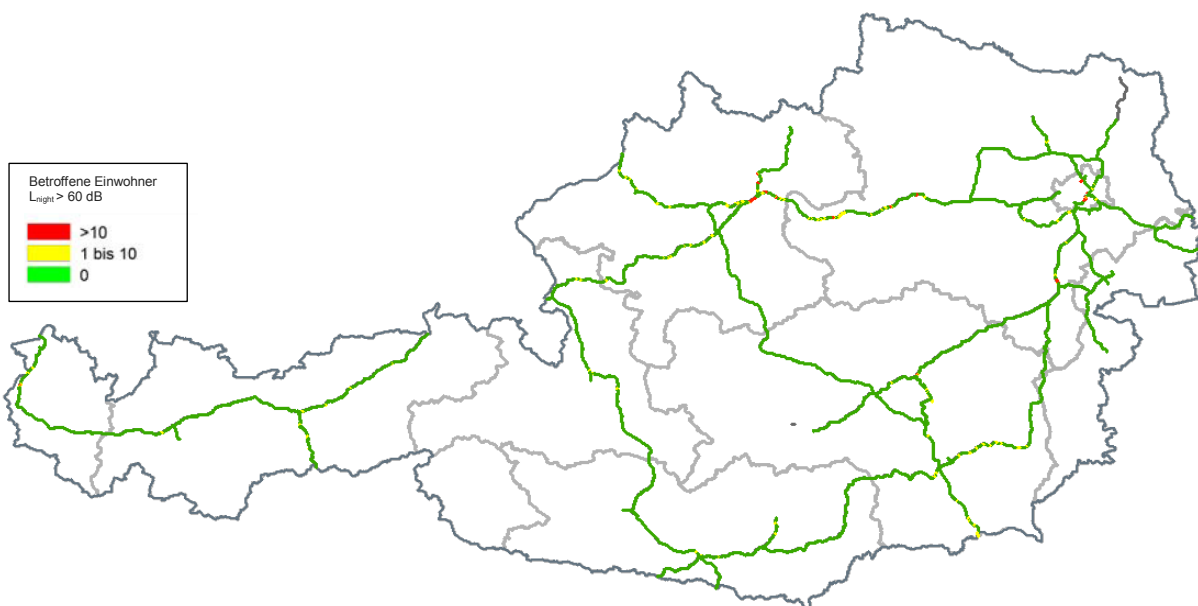
## 6. Angabe von besonderen Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

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

Auf Basis der Datengrundlage für die Berechnung der strategischen Umgebungsärmkarten wurden von der ASFINAG Belastungsschwerpunkte im A+S-Netz ermittelt. Hierzu wurde für die in der nachstehenden Grafik angegebenen Lärmzonen eine Betroffenheitsauswertung für den Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) bezogen auf 200 m Abschnitte und getrennt nach Richtungsfahrbahnen vorgenommen.

Die Ermittlung prioritärer Streckenabschnitte dient der ASFINAG als Planungsinstrument mit welchem Bereiche mit Schwellenwertüberschreitung und hoher Bevölkerungsdichte lokalisiert werden.

### Belastungsschwerpunkte im A+S-Netz ( $L_{night}$ )



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

- |       |                              |                                   |
|-------|------------------------------|-----------------------------------|
| - A1  | West Autobahn                | Ansfelden                         |
| - A2  | Süd Autobahn                 | Wr. Neudorf                       |
| - A2  | Süd Autobahn                 | Leobersdorf-Wöllersdorf           |
| - A4  | Ost Autobahn                 | Fischamend-Bruck                  |
| - A7  | Mühlkreis Autobahn           | Engerwitzdorf                     |
| - A10 | Tauern Autobahn              | Zederhaus Gritschbühel - Sonnberg |
| - A12 | Inntal Autobahn              | Kramsach Süd                      |
| - A12 | Inntal Autobahn              | Radfeld Süd                       |
| - A13 | Brenner Autobahn             | Innsbruck Süd                     |
| - A14 | Rheintal/Walgau Autobahn     | Wolfurt-Lauterach                 |
| - A14 | Rheintal/Walgau Autobahn     | Altach-Mäder                      |
| - A22 | Donauufer Autobahn           | Stockerau                         |
| - A23 | Autobahn Südosttangente Wien | Simmering-Landstraße              |
| - A25 | Welser Autobahn              | Marchtrenk                        |

## 7. Darstellung der Einbeziehung der Öffentlichkeit

Entsprechend § 10 (Information der Öffentlichkeit) des Bundesgesetzes über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz - Bundes-Lärm-G, BGBl. I Nr. 60/2005) wurde der Entwurf des Umgebungslärm-Aktionsplans 2018, Teil 1 (Autobahnen und Schnellstraßen außerhalb und innerhalb von Ballungsräumen in Österreich) für den Zeitraum von sechs Wochen (6.6.2018 bis einschließlich 17.7.2018) auf der Homepage [www.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at) des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT) der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

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

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

Schriftliche Stellungnahmen konnten entweder per E-Mail an [umgebungslaerm-strasse@bmvit.gv.at](mailto:umgebungslaerm-strasse@bmvit.gv.at) oder auf dem Postweg mit dem Kennwort „Umgebungslärm“ an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung IVVS1 Planung, Betrieb und Umwelt, Radetzkystraße 2, 1030 Wien gerichtet werden.

Sämtliche Stellungnahmen werden vom BMVIT im gegenständlichen Aktionsplan gesamthaft gewürdigt.

### Darstellung der Ergebnisse der Einbeziehung der Öffentlichkeit

Unter den Besuchern der Lärmplattform „[laerminfo.at](http://laerminfo.at)“, welche eine Stellungnahme zum Umgebungslärm-Aktionsplan abgeben haben, waren Privatpersonen, Gemeinden, Interessensgemeinschaften und -vertretungen.

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

- Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete vor Umgebungslärm
- Umsetzung zusätzlicher punktueller Lärmschutz-Maßnahmen (lärmarme Fahrbahnbeläge, Lärmschutzwände, -fenster u. dgl.) an bestehenden Autobahnen und Schnellstraßen zum Schutz der Anrainer vor Umgebungslärm
- Reduktion von Umgebungslärm durch Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie bauliche Maßnahmen (z.B. Lärmschutzwände)
- Evaluierung der seit der vorangegangenen Aktionsplanungs-Phase vor Umgebungslärm geschützten Personen
- Alleinige Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen durch den jeweiligen Infrastrukturbetreiber
- Evaluierung des Regelwerks für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen
- Art der Öffentlichkeitseinbindung in den Meinungsbildungsprozess der Umgebungslärm-Aktionsplanung
- Schwellenwerte für den durch Verkehr auf Autobahnen und Schnellstraßen verursachten Lärm
- Umgebungslärmkartierung auf Grundlage gemessener Lärmpegel
- Gesamthafte Darstellung aller betrachteten Lärmquellen in den Umgebungslärmkarten

### Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen

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

#### Stellungnahmen der Privatpersonen und Interessensgemeinschaften

Generell wird von den Anrainern an Autobahnen und Schnellstraßen der Wunsch geäußert, der bestehenden Lärmsituation durch Umsetzung entsprechender zusätzlicher Lärmschutz-Maßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) oder durch die Herabsetzung des Tempolimits entgegenzuwirken.

[Das BMVIT und die ASFINAG haben bei jedem individuellen Anliegen die Umsetzbarkeit ergänzender Lärmschutzmaßnahmen geprüft.](#)

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

### Stellungnahmen der Gemeinden und Interessensvertretungen

Zusammenfassend werden folgende Aspekte von den Gemeinden und Interessensvertretungen angesprochen:

- **Annäherung der Grenzwerte für Straßenverkehrslärm an die WHO-Richtwerte**  
Die für die Umgebungslärm-Aktionsplanung maßgebenden Schwellenwerte ( $L_{den}$  und  $L_{night}$ ) für Hauptverkehrsstraßen sind in der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV festgelegt. Die von der WHO empfohlenen Werte stellen Richtwerte dar.
- **Evaluierung der Lärmschutz-Dienstanweisung des BMVIT**  
Diese Dienstanweisung wird vom BMVIT in regelmäßigen Abständen evaluiert und angepasst.
- **Alleinige Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen durch den jeweiligen Infrastrukturbetreiber**  
Entsprechend § 7 Abs. 3 Bundesstraßengesetz – BStG sind Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung der von der Bundesstraße (Autobahn, Schnellstraße) ausgehenden Beeinträchtigungen nur dann zu ergreifen, wenn dies im Verhältnis zum Erfolg mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden kann. Vor diesem Hintergrund wurden in der Lärmschutz-Dienstanweisung des BMVIT Kriterien in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen bzw. für eine etwaige Kostenbeteiligung von Dritten (z.B. Gemeinde) festgelegt.
- **Ausweisung von Belastungsschwerpunkten**  
Ergänzend zu den Ausführungen zur Vorgangsweise der ASFINAG bei der Evaluierung von Lärm-Belastungsschwerpunkten (Hot-Spots) entlang des Autobahn- und Schnellstraßennetzes enthält Kapitel 6 dazu eine Kartendarstellung der ASFINAG.
- **Angabe von Realisierungshorizonten bei künftig umzusetzenden Lärmschutz-Maßnahmen**  
Im Kapitel 9 sind auszugsweise die in den nächsten 5 Jahren am Autobahn- und Schnellstraßennetz geplanten Lärmschutzmaßnahmen angeführt. Mit dem von der ASFINAG für das gesamte Autobahn- und Schnellstraßennetz erstellten Lärmkataster steht der ASFINAG ein Planungsinstrument zur Verfügung, welches unter anderem zur Aufstellung einer Prioritätenreihung künftig umzusetzender Lärmschutz-Maßnahmen und Abschätzung der einzelnen Realisierungshorizonte herangezogen wird (siehe auch Kapitel 11 des Umgebungslärm-Aktionsplans).
- **Darstellung der geplanten Lärmschutz-Maßnahmen unter Angabe der dadurch geschützten Personen**  
Kapitel 9 enthält eine auszugsweise Auflistung der in den nächsten 5 Jahren am Autobahn- und Schnellstraßennetz geplanten Lärmschutzmaßnahmen. Eine Abschätzung der voraussichtlichen Reduktion der von Umgebungslärm Betroffenen kann aus den in Kapitel 14 dargelegten Gründen bzw. aufgrund der noch nicht im Detail ausgearbeiteten Lärmschutzprojekte derzeit nicht getroffen werden.
- **Quantifizierung (Anzahl und Kosten) der seit der vorangegangenen Aktionsplanungs-Phase vor Umgebungslärm geschützten Personen**  
Neben einer Aufstellung der in den letzten 5 Jahren an Autobahnen und Schnellstraßen umgesetzten Lärmschutz-Maßnahmen ist in Kapitel 8 die Wirkung der umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen dargestellt. Die von der ASFINAG für Lärmschutzmaßnahmen aufgewendeten Finanzmittel der letzten Jahre finden sich in den unter [www.asfinag.at](http://www.asfinag.at) publizierten Jahresfinanzberichten.
- **Einsatz lärmarmen Fahrbahnbeläge**  
Die ASFINAG ersetzt im Zuge von Sanierungsmaßnahmen in regelmäßigen Abständen die Fahrbahnbeläge des Autobahn- und Schnellstraßennetzes durch solche mit lärmindernden Eigenschaften (in Asphalt- und Betonbauweise), deren lärmindernde Eigenschaften sowohl bei den speziellen Bedingungen im Winter als auch unter hoher LKW-Belastung gewährleistet bleiben. Das seit kurzem angewandte Grinding-Verfahren bei Fahrbahndecken in Betonbauweise stellt eine weitere Möglichkeit zur Reduktion von Reifenrollgeräuschen auf der Fahrbahnoberfläche dar.
- **Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete**  
Da sich im Nahbereich bestehender Autobahnen und Schnellstraßen keine ausgewiesenen ruhigen Gebiete befinden, sind im Umgebungslärm-Aktionsplan ausschließlich Aussagen zur Berücksichtigung ruhiger Gebiete entlang von Neubaustrecken enthalten (siehe Kapitel 11 des Umgebungslärm-Aktionsplans).
- **Einbindung der Öffentlichkeit auf regionaler Ebene in die Aktionsplanung**  
Die Öffentlichkeit wird von der ASFINAG im Zuge von Lärmschutzsanierungsprojekten in Form von Infoveranstaltungen oder schriftlichen Aussendungen informiert.
- **Darstellung gemessener anstelle berechneter Lärmpegel in den Umgebungslärmkarten**  
Die Berechnung der Umgebungslärmkarten erfolgt gemäß § 4 der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV.



- Darstellung der Lärmpegel in den Umgebungslärmkarten entlang der Straßennetze unabhängig vom Verkehrsaufkommen  
Entsprechend den Bestimmungen des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes – Bundes-LärmG) werden in den Umgebungslärmkarten die Lärmpegel entlang der Hauptverkehrsstraßen dargestellt, welche ein Verkehrsaufkommen von mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Kalenderjahr aufweisen.
- Gesamthafte Darstellung der Lärmsituation unter Einbeziehung aller betrachteten Lärmquellen in den Umgebungslärmkarten  
Die derzeit gültigen gesetzlichen Bestimmungen sehen keine Darstellung einer verkehrsträgerübergreifenden Gesamtlärmsituation vor.
- Darstellung realisierter Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, -fenster, lärmarme Fahrbahnbeläge Geschwindigkeitsbeschränkungen) in den Umgebungslärmkarten  
Die Darstellungsform der Umgebungslärmkarten auf [www.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at) wird vom Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus festgelegt. Bestehende Lärmschutzwände entlang des Autobahn- und Schnellstraßennetzes sind in diesen Umgebungslärmkarten als schwarz-weiß strichlierte Linien dargestellt.

## 8. Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung

Auf dem gesamten Streckennetz der ASFINAG gibt es derzeit rd. **4,48 km<sup>2</sup> Lärmschutzmaßnahmen** mit einer **Gesamtlänge von rd. 1.358 km**. Dies bedeutet etwa 10 % an zusätzlicher Fläche an Lärmschutzmaßnahmen im Vergleich zum Jahr 2012.

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

-	A1	West Autobahn	Matzleinsdorf-Pöchlarn
-	A9	Pyhrn Autobahn	Kleinstangersdorf-Lebring
-	A10	Tauern Autobahn	Eben
-	A10	Tauern Autobahn	Einhausung Zederhaus Ort
-	A12	Inntal Autobahn	Kramsach Nord
-	A12	Inntal Autobahn	Radfeld Teil 1
-	A12	Inntal Autobahn	Terfens
-	A12	Inntal Autobahn	Zirl
-	A23	Südosttangente Wien	HS Inzersdorf
-	A25	Welser Autobahn	Pucking
-	S6	Semmering Schnellstraße	Kindberg-St.Marein
-	S6	Semmering Schnellstraße	Bruck-Oberaich
-	S6	Semmering Schnellstraße	Leoben-Schladnitzdorf

Alle entlang des Autobahn- und Schnellstraßennetzes errichteten Lärmschutzwände sind als schwarz-weiß strichlierte Linien in den Umgebungslärmkarten auf [www.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at) dargestellt.

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

Um die Wirkung der in den letzten 5 Jahren errichteten Maßnahmen aufzuzeigen, wurde der nachstehende prozentuelle Vergleich angestellt.

### Vergleich des Anteils der von Umgebungslärm betroffenen Einwohner an der Bevölkerung in % im Jahre 2012 und 2017

	L <sub>den</sub> > 60 dB Schwellenwert	L <sub>night</sub> > 50 dB Schwellenwert	L <sub>den</sub> > 55dB	L <sub>night</sub> > 45 dB
Österreich 2012 *	1,2 %	2,0 %	6 %	7 %
Österreich 2017	1,8 %	2,7 %	7 %	9 %

\*... Werte aus dem Aktionsplan 2013

Der Vergleich der aktuellen mit den Auswertungen aus dem Jahr 2012 zeigt, dass sich der Anteil der durch Umgebungslärm betroffenen Einwohner an der Bevölkerung österreichweit geringfügig erhöht hat.

Diese Erhöhung ist auf das aktualisierte Lärmmodell, den Zuzug von Personen in lärmintensive Siedlungsbereiche (insbesondere Ballungsräume), die Erweiterung des Autobahn- und Schnellstraßennetzes sowie das gestiegene Verkehrsaufkommen zurückzuführen.

## 9. Maßnahmen der Aktionsplanung

### Lärmschutzsanierung an bestehenden Autobahnen und Schnellstraßen

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

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

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

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

Neben der Errichtung von neuen Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände und -dämme) werden im bestehenden hochrangigen Straßennetz folgende Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt:

- Förderung von Schalldämmlüftern, Lärmschutzfenstern und -türen
- Die ASFINAG ersetzt im Zuge von Sanierungsmaßnahmen in regelmäßigen Abständen die Fahrbahnbeläge des Autobahn- und Schnellstraßennetzes durch solche mit lärmindernden Eigenschaften (in Asphalt- und Betonbauweise), deren lärmindernde Eigenschaften sowohl bei den speziellen Bedingungen im Winter als auch unter hoher LKW-Belastung gewährleistet bleiben. Das seit kurzem angewandte Grinding-Verfahren bei Fahrbahndecken in Betonbauweise stellt eine weitere Möglichkeit zur Reduktion von Reifenrollgeräuschen auf der Fahrbahnoberfläche dar.
- Erneuerung bestehender Lärmschutzwände
- Immissionsmessungen nach Herstellung neuer Fahrbahnbeläge und Errichtung neuer Lärmschutzwände zur Überprüfung der geforderten Qualitätsanforderungen.
- Förderung von wohngebäudenahen Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Dämme im Nahbereich der Wohngebäude)

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

- |       |                    |                                    |
|-------|--------------------|------------------------------------|
| - A1  | West Autobahn      | St. Pölten                         |
| - A1  | West Autobahn      | Ansfelden                          |
| - A2  | Süd Autobahn       | Wr. Neudorf                        |
| - A2  | Süd Autobahn       | Leobersdorf                        |
| - A2  | Süd Autobahn       | Wr. Neustadt                       |
| - A3  | Südost Autobahn    | Großhöflein                        |
| - A4  | Ost Autobahn       | Arbesthal, Göttlesbrunn, Bruck     |
| - A7  | Mühlkreis Autobahn | Engerwitzdorf                      |
| - A9  | Pyhrn Autobahn     | Leibnitz-Vogau                     |
| - A10 | Tauern Autobahn    | Zederhaus Grietschbühel - Sonnberg |
| - A10 | Tauern Autobahn    | Hangbrücke Rauchenkatsch           |
| - A10 | Tauern Autobahn    | Unterkreuschlach                   |
| - A10 | Tauern Autobahn    | Gmünd                              |
| - A12 | Inntal Autobahn    | Kufstein                           |
| - A12 | Inntal Autobahn    | Radfeld Teil 2                     |
| - A12 | Inntal Autobahn    | Wiesing                            |
| - A12 | Inntal Autobahn    | Sieglanger                         |
| - A12 | Inntal Autobahn    | Völs                               |
| - A12 | Inntal Autobahn    | Zirl-Süd                           |

- A13 Brenner Autobahn Pfons
- A14 Rheintal/Walgau Autobahn Altach Mäder
- A22 Donauufer Autobahn Stockerau
- A23 Autobahn Südosttangente Wien HS St. Marx
- A25 Welser Autobahn Marchtrenk
- S36 Murtal Schnellstraße Feistritz-Zeltweg

## 10. Angaben zur Zusammenarbeit mit anderen Behörden und ergänzende Einzelmaßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen

Obwohl die **Raumordnung** prinzipiell im Kompetenzbereich der Länder bzw. der Gemeinden liegt, sollte bei der Erstellung von Flächenwidmungsplänen der Lärm von bestehenden Autobahnen und Schnellstraßen gesondert berücksichtigt werden. Dabei sollte auch auf die zukünftige Lärmsituation aufgrund der stetigen Zunahme der Verkehrsnachfrage Bedacht genommen werden.

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

Die **Überwachung von Tempolimits** auf Autobahnen und Schnellstraßen liegt aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht im Kompetenzbereich des BMVIT, sondern bei den Behörden der Bundesländer bzw. den diesen zur Verfügung stehenden Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes.

Nach Verkehrsfreigabe neuer Autobahnen bzw. Schnellstraßen werden in der Regel zur Sicherstellung der prognostizierten Immissionen von der ASFINAG **Lärmmessungen** bzw. **Kontrollen der Verkehrsstärken** durchgeführt.

# 11. Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm

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

## Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen“

Bei der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen am bestehenden A- und S-Netz gelten für die ASFINAG die Vorgaben in der Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen)“, wobei aktive Lärmschutzmaßnahmen in der Regel im Zuge von Generalsanierungen realisiert werden. Durch diese Vorgehensweise ergeben sich Synergieeffekte, die zu einer deutlichen Reduktion der Kosten von Lärmschutzmaßnahmen führen.

## Neubaustrecken

Zur Vermeidung von zukünftigem Umgebungslärm ist bei Neubaustrecken eine möglichst siedlungsferne Trassierung und eine gesonderte Berücksichtigung ruhiger Gebiete anzustreben. Zudem gelten die gesetzlichen Bestimmungen der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV.

## ASFINAG Lärmkataster

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

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

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

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

## Lärmschutzstrategie der ASFINAG für das bestehende A- und S-Netz

- Ausarbeitung einer lärmtechnischen Beurteilung (Bestandsanalyse) des gesamten A- und S-Netzes.
- Darauf aufbauend werden Streckenkonzepte mit der Darstellung des Handlungsbedarfs ausgearbeitet bzw. prioritäre Streckenabschnitte detektiert und – im Vorfeld von Generalerneuerungen - für die relevanten Bereiche Untersuchungen gestartet.
- Die Bearbeitung von Lärmschutzprojekten erfolgt in der Regel nur im Zuge von erforderlichen Sanierungen. Auslöser dafür ist das Asset Management der ASFINAG.
- Ergänzende Lärmschutzmaßnahmen werden unter Einhaltung der geltenden Richtlinien umgesetzt (Auslöser sind Dritte)

## Lärmschutz-Entwicklungs- und Forschungsprojekte

- **Grinding:**  
Im Zuge der Weiterentwicklung von Fahrbahndecken in Betonbauweise werden seit kurzem in Österreich und Deutschland vermehrt Deckschichten mit Grinding-Texturen hergestellt. Dabei werden in die fertige Betondecke Längsrillen mit typischen Abmessungen von wenigen Millimetern gefräst. Durch die Einbringung der Grinding-Struktur in eine fertiggestellte Fahrbahndecke ist es möglich, derartige Grinding-Texturen sowohl im Neubau als auch als Sanierungsmaßnahmen bei bestehenden Betonfahrbahndecken einzusetzen. Durch das Grinding wird

eine sehr homogene Fahrbahndecke hergestellt, die neben der Reduktion der induzierten Reifenschwingungen ebenfalls einen relevanten Hohlraumgehalt unter der Reifenauflagefläche beinhaltet, um ebenfalls Air-Pumping-Effekte zu reduzieren.

- **Lärmarme Fahrbahnübergänge:**  
Ziel des Forschungsvorhabens war die Untersuchung von derzeit eingebauten Fahrbahnübergängen bezüglich ihrer schalltechnischen Auswirkung, sowie die Entwicklung von innovativen lärmtechnischen Sanierungsvorschlägen von akustisch problematischen Konstruktionen, ohne den Fahrbahnübergang in seiner Gesamtheit tauschen zu müssen.
- **Lärmarme Rumpelstreifen:**  
Während Schallemissionen konventioneller Rumpelstreifen im Fahrzeuginneren zur Warnung von Fahrzeuglenkern beabsichtigt sind, können sich Anrainer durch den entstehenden Lärm belästigt fühlen. Die Emissionseigenschaften werden von der konkreten Rumpelstreifenausführung (Fugenform und -tiefe, Fugenabstand, etc.) beeinflusst. Zur Verbesserung der Lärmproblematik wurden einzelne Designparameter auf einem Testfeld gezielt variiert und deren Auswirkungen im Fahrzeuginneren eines PKWs und eines LKWs unter anderem mittels binauraler Messtechnik erfasst. Zudem wurden theoretische Modelle erstellt und Simulation der akustischen Auswirkungen, sowie Wahrnehmungstests mit Probanden zur Beurteilung von Lästigkeit, Dringlichkeit und zur Bestimmung von Reaktionszeiten durchgeführt.
- **Dämpfung der Lärmbelastung durch Vegetation (Bewuchs) entlang von Verkehrswegen**  
Entlang von Verkehrswegen ist in den häufigsten Fällen auch begleitend ein Bewuchsstreifen mit Sträuchern und Bäumen vorhanden. In periodischen Abständen sind Sicherheits- und Erhaltungsschnitte in den Bewuchsstreifen durchzuführen. Nach Durchführung gibt es aus der Bevölkerung sehr häufig Rückmeldungen über eine deutliche Verschlechterung der Lärmsituation.
- **Akustische Abnahme- und Qualitätssicherungsverfahren für Lärmschutzwände:**  
Entwicklung eines akustischen Abnahmeverfahrens und Qualitätssicherungsverfahrens zur in-situ Qualitätsüberprüfung von Lärmschutzwänden

## 12. Verfügbare Informationen zu den Finanzmitteln

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

In den nächsten Jahren sind jährlich durchschnittlich zwischen 10 und 20 Mio. EUR für die Lärmschutzsanierung auf dem bestehenden Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich vorgesehen.



## **13. Geplante Vorgangsweise für die Bewertung der Durchführung und der Wirksamkeit des (Teil-) Aktionsplans**

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

Der Vergleich der aktuellen Angaben mit den Auswertungen aus dem Jahr 2012 zeigt, dass sich der Anteil der durch Umgebungslärm betroffenen Einwohner an der Bevölkerung österreichweit geringfügig erhöht hat. Ein derartiger Vergleich kann auch, sofern sich die Bewertungsgrundlagen gleichwertig darstellen, im Jahre 2022 angestellt werden.

## 14. Schätzung der voraussichtlichen Reduktion der von Umgebungslärm belasteten Personen

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

Der Vergleich der aktuellen Angaben mit den Auswertungen aus dem Jahr 2012 zeigt, dass sich der Anteil der durch Umgebungslärm betroffenen Einwohner an der Bevölkerung österreichweit geringfügig erhöht hat.

Da bereits viele Streckenabschnitte (besonders stark betroffenen Abschnitte - Belastungsschwerpunkte) auf dem bestehenden Autobahnen- und Schnellstraßennetz einer lärmtechnischen Sanierung zugeführt wurden und die restlichen Bereiche teilweise geringere Siedlungsdichten aufweisen, kann die voraussichtliche Reduktion der von Umgebungslärm Betroffenen für den Zeitabschnitt 2017 bis 2022 aus heutiger Sicht nicht konkret abgeschätzt werden. Zudem ist eine Abschätzung auch aufgrund der sich in Zukunft ändernden Bewertungsmethode (siehe EU-Richtlinie 2015/996 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden) derzeit nicht möglich.

Die Wirksamkeit des gegenständlichen Aktionsplanes wird im Rahmen der im Jahr 2022 zu erstellenden strategischen Umgebungslärmkarten bzw. des nächsten Aktionsplanes im Jahr 2023 evaluiert 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.

Die EU-Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (Richtlinie über die Strategische Umweltprüfung, SUP-Richtlinie) ist in Österreich in verschiedenen Materiengesetzen auf Landes- und Bundesebene umgesetzt.

Eine Umweltprüfung von Aktionsplänen ist beispielsweise gemäß § 8 Abs. 1 Bundes-LärmG durchzuführen, sofern

*„die Aktionspläne*

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

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

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

## 16. Zusammenfassung für die EU-Berichterstattung

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

Auf dem gesamten Streckennetz der ASFINAG gibt es derzeit rd. 4,48 km<sup>2</sup> Lärmschutzmaßnahmen mit einer Gesamtlänge von rd. 1.358 km. Darunter befindet sich auch eine Vielzahl von Sonderkonstruktionen (z.B. gekrümmte Lärmschutzwände). Zusätzlich wurden Einhausungen am Bestand (z.B. Amras an der A 12) sowie Lärmschutzmaßnahmen direkt an der Grundstücksgrenze von Anrainern errichtet.

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

In den nächsten Jahren sind jährlich durchschnittlich zwischen 10 und 20 Mio. EUR für die Lärmschutzsanierung auf dem bestehenden Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich vorgesehen. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden im Bauprogramm der ASFINAG festgehalten. Dieses Bauprogramm wird durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie evaluiert und entsprechend freigegeben.

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

Weiters ergibt sich durch die Senkung der Lärmemissionen, z.B. durch Grinding bei Fahrbahndecken in Betonbauweise, ein Potential für flächendeckende Senkungen der Schallimmissionspegel.

## 16.1. Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 1

Name des Lärmaktionsplans	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Teil 1 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</b></li> <li>• <b>A&amp;S außerhalb von Ballungsräumen</b>  <b>A&amp;S im Ballungsraum Graz</b>  <b>A&amp;S im Ballungsraum Innsbruck</b>  <b>A&amp;S im Ballungsraum Linz</b>  <b>A&amp;S im Ballungsraum Salzburg</b>  <b>A&amp;S im Ballungsraum Wien</b></li> </ul>
Gesamtkosten (in Euro)	nicht verfügbar
Beschlussdatum des Lärmaktionsplans	2018
Enddatum des Lärmaktionsplans	2022
Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung	nicht verfügbar
Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Lärmaktionsplans	Gemäß den Vorgaben der Dienstanweisung – Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen betragen die Grenzwerte 50 dB für den Nachtzeitraum ( $L_{night}$ ) bzw. 60 dB für den Tag-Abend-Nachtzeitraum ( $L_{den}$ ).
Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf)	Prinzipiell ist hierzu festzuhalten, dass aufgrund von geographischen Bedingungen (z.B. enge Täler, Höhenlage von Wohnverbauung zu den Verkehrsträgern etc.) bzw. der Siedlungsstruktur in Österreich (z.B. Einzelgehöfte, direkt angrenzende Siedlungsränder etc.) Konfliktbereiche im A+S-Netz vorhanden sind.
Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans	<p>Entsprechend § 10 (Information der Öffentlichkeit) des Bundesgesetzes über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz - Bundes-Lärm-G, BGBl. I Nr. 60/2005) wurde der vorliegende Entwurf des Aktionsplanes für den Zeitraum von sechs Wochen über die Homepage <a href="http://www.laerminfo.at">www.laerminfo.at</a> der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.</p> <p>Innerhalb dieser Zeit bestand die Möglichkeit, schriftlich zum Entwurf des Aktionsplanes Stellung zu nehmen.</p> <p>Weiters wird im Zuge von Lärmschutzsanierungsprojekten die Öffentlichkeit seitens der ASFINAG in Form von Infoveranstaltungen oder schriftlichen Aussendungen über die geplanten Maßnahmen informiert.</p>

<p>Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz ruhiger Gebiete, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten</p>	<p>Bei der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen am bestehenden A- und S-Netz gelten für die ASFINAG die Vorgaben in der Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen)“, wobei aktive Lärmschutzmaßnahmen in der Regel im Zuge von Generalsanierungen realisiert werden. Durch diese Vorgehensweise ergeben sich Synergieeffekte, die zu einer deutlichen Reduktion der Kosten von Lärmschutzmaßnahmen führen.</p> <p>Im Rahmen der Bekämpfung von Umgebungslärm sollen nach dem Grundsatz der Vorbeugung auch ruhige Gebiete geschützt werden. Gemäß Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz sind „Ruhige Gebiete“ als solche Gebiete definiert, welche einen besonderen Schutzanspruch in Bezug auf den Umgebungslärm aufweisen. Bei der Planung von Autobahnen bzw. Schnellstraßen werden ruhige Gebiete gesondert berücksichtigt.</p>
<p>G geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans</p>	<p>Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden im Infrastrukturinvestitionsprogramm der ASFINAG festgehalten. Dieses Infrastrukturinvestitionsprogramm wird durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie evaluiert und entsprechend freigegeben.</p> <p>Die Wirksamkeit des gegenständlichen Aktionsplanes wird im Rahmen der im Jahr 2022 zu erstellenden strategischen Umgebungslärmkarten evaluiert werden. Die Ergebnisse der Evaluierung werden bei der Überarbeitung des im Jahr 2023 zu erstellenden Aktionsplans berücksichtigt werden.</p>
<p>Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen</p>	<p><a href="http://www.laerminfo.at/karten.html">http://www.laerminfo.at/karten.html</a></p> <p><a href="http://www.asfinag.at/">http://www.asfinag.at/</a></p>

## Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:

**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie**

Abteilung IVVS1 Planung, Betrieb und Umwelt

Radetzkystraße 2

1030 Wien

e-mail: [umgebungslaerm-strasse@bmvit.gv.at](mailto:umgebungslaerm-strasse@bmvit.gv.at)

GZ BMVIT-322.091/0004-IV/IVVS1/2018