

UMGEBUNGSLÄRM- AKTIONSPLAN

ÖSTERREICH 2018



**TEIL 2: Amt der Burgenländischen Landesregierung - Straßen außer A&S
im Burgenland**



AMT DER BURGENLÄNDISCHEN LANDESREGIERUNG

Eisenstadt, im Oktober 2018

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

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

www.laerminfo.at/laermkarten



IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber:

Amt der Burgenländischen Landesregierung

Abteilung 2 – Landesplanung, Sicherheit, Gemeinden und Wirtschaft

Referat Verkehrsrecht

Europaplatz 1

7000 Eisenstadt

E-mail: post.a2-verkehr@bgld.gv.at

Zl.: A2/S.StG-10006-126-2018

TEIL-UMGEBUNGSLÄRM-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 von Ballungsräumen
Teil 1 Graz	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - A&S im Ballungsraum Graz
Teil 1 Innsbruck	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - A&S im Ballungsraum Innsbruck
Teil 1 Linz	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - A&S im Ballungsraum Linz
Teil 1 Salzburg	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - A&S im Ballungsraum Salzburg
Teil 1 Wien	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - A&S im Ballungsraum 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

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2018

- 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 Ballungsräumgemeinde Wien

Aktionsplanung Eisenbahnen

- Teil 11** **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Schienenstrecken außerhalb von Ballungsräumen
- Teil 11 Graz** **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Schienenstrecken im Ballungsraum Graz
- Teil 11 Innsbruck** **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Schienenstrecken im Ballungsraum Innsbruck
- Teil 11 Linz** Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Schienenstrecken im Ballungsraum Linz
- Teil 11 Salzburg** **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Schienenstrecken im Ballungsraum Salzburg
- Teil 11 Wien** **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Schienenstrecken im Ballungsraum 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** **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Flughafen Wien ohne Gemeinden des Ballungsraums Wien
- Teil 16 Wien** **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Flughafen Wien im Ballungsraum Wien
- Teil 17** **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Flughafen Linz ohne Gemeinden des Ballungsraums Linz
- Teil 17 Linz** **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Flughafen Linz im Ballungsraum Linz
- Teil 18** **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Flughafen Graz ohne Ballungsraum Graz

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2018

Teil 18 Graz	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Graz im Ballungsraum Graz
Teil 19	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Salzburg ohne Ballungsraum Salzburg
Teil 19 Salzburg	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Salzburg im Ballungsraum Salzburg
Teil 20	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Innsbruck ohne Ballungsraum Innsbruck
Teil 20 Innsbruck	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Innsbruck im Ballungsraum Innsbruck
Teil 21	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Klagenfurt

Aktionsplanung IPPC-Anlagen

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

VORWORT

„Lärm ist der hörbare Müll unserer Zivilisation“, dieses Zitat wird dem berühmten Dirigenten Herbert von Karajan zugesprochen, dem deutschen Mediziner und Nobelpreisträger, Robert Koch, folgendes Zitat: *„Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest“*.

Und tatsächlich stellt Lärm ein nicht unerhebliches Umweltproblem dar. Unsere Umwelten, in denen wir leben, sind nicht still oder leise – wir sind Verkehrslärm, Industrie-, Gewerbe- und Fluglärm ausgesetzt, wobei die Wahrnehmung ob und wann Lärm als störend oder unangenehm empfunden wird, oft eine höchst individuelle ist. Unbestritten ist, dass ein beständig hoher Lärmpegel im Lebensumfeld eine krankmachende Wirkung auf den Menschen hat.

Der Erhalt einer intakten Umwelt schließt daher auch Lärmvermeidung bzw. Verringerung mit ein und ist somit eine wichtige Voraussetzung für die hohe Lebensqualität in unserem Land. Der Erhalt der Umweltqualität im Hinblick auf die Vermeidung und Verringerung der Lärmbelastung ist darüber hinaus ein gesamteuropäisches Ziel.

Der Umgebungslärm-Aktionsplan, der unter Mitwirkung der Öffentlichkeit erstellt wurde, ist dabei ein bedeutsames Werkzeug, um die ‘Lärm-Hotspots’ im Burgenland aufzuzeigen und einer Belastung durch Umgebungslärm vorzubeugen, entgegenzuwirken bzw. die Umweltqualität zu erhalten.

Unabhängig von den ‘großen’ Lärmverursachern, kann aber auch jede Einzelne und jeder Einzelne etwas zur Reduzierung von Umgebungslärm tun – viele Wege lassen sich z. B. zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigen und auch rücksichtsvolles und vorausschauendes Autofahren kann ein Mittel zum Lärmschutz sein.



Johann Tschürtz
Landeshauptmann-Stv.

INHALTSVERZEICHNIS

1.	PLANUNGSGEBIET	9
2.	FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE.....	10
3.	GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN.....	11
4.	ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN	12
5.	ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND	16
6.	ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN	17
7.	DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	18
8.	BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG	22
9.	MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG	27
10.	ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN	30
11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM	31
12.	VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN.....	33
13.	GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPLANS	35
14.	SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN	36
15.	BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN.....	37
16.	ZUSAMMENFASSUNG FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG.....	38
16.1	Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 2 Burgenland.....	39
16.2	Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 2 Burgenland.....	41

EINLEITUNG

Grundlage für die Umgebungslärm-Aktionsplanung stellt die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm dar.

Mit dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz, BGBl. I Nr. 60/2005 wird die Zielsetzung verfolgt, schädliche Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen oder entgegenzuwirken.

Das Burgenländische Straßengesetz 2005 ist eine weitere wichtige Grundlage, um die Lärmbelastung zu erfassen und für einen besseren Schutz vor Umgebungslärm im Landesstraßenbereich zu sorgen.

Ziel des Aktionsplanes ist, schädliche Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Gebiete, die auf Grund ihrer Ausweisung bzw. Nutzung einen besonderen Schutzanspruch hinsichtlich Lärm aufweisen, sind zu erhalten und vor einer weiteren Lärmbelastung zu schützen.

Bei der Ausarbeitung des Umgebungslärm-Aktionsplanes kommt der Information der Bevölkerung eine besondere Bedeutung zu. Der Umgebungslärm-Aktionsplan Burgenland ist auf der Homepage des Landes Burgenland unter www.burgenland.at abrufbar. Weiters können die Teil-Aktionspläne der jeweils in Österreich zuständigen Stellen gemeinsam mit den zugehörigen strategischen Lärmkarten und weiteren Informationen zum Lärmschutz unter www.laerminfo.at abgerufen werden.

1. PLANUNGSGEBIET

Das Planungsgebiet (mehr als drei Millionen Kfz jährlich) umfasst folgende Straßenabschnitte:

StrNr	Abschnitt	vonkm	biskm	Laenge
B10	Landesgrenze - AST Parndorf A 4	43,977	48,399	4,422
B16	Umf. Wulkaprodersdorf A3 (A357) - Siegendf L 212	46,393	48,252	1,859
B16	Siegendorf L 212 - Staatsgrenze	48,252	52,461	4,209
B50	Parndorf B10 - Zufahrt DOC	15,406	16,866	1,46
B50	Zufahrt DOC - Neusiedl B51 (Br. Obj.6/6)	16,866	18,232	1,366
B50	Neusiedl B51(Br.Obj. 6/6) - Jois L257	18,232	20,162	1,93
B50	Jois L257 - Donnerskirchen B15	20,162	36,091	15,929
B50	Donnerskirchen B15 - Eisenstadt Ost S31	36,091	47,996	11,905
B50	Eisenstadt Ost S31 - Eisenstadt B52	47,996	50,05	2,054
B50	Eisenstadt B52 - Eisenstadt Mitte S31	50,05	52,14	2,09
B50	Walbersdorf S4 (S401) - Walbersdorf L223	63,675	64,168	0,493
B50	Walbersdorf L223 - Marz L224	64,168	66,578	2,41
B50	Bad Tatzmannsdorf L235 - Oberwart B63	134,506	139,123	4,617
B50	Oberwart B63 - Oberwart B63a	139,123	141,281	2,158
B50	Oberwart B63a - Steinbrückl B57	141,281	143,841	2,56
B50	Steinbrückl B57 - Markt Allhau A2	143,841	149,545	5,704
B51	Neusiedl B50 - Weiden L310	0	3,6	3,6
B51	Weiden L310 - Gols/Weiden L205	3,6	8,301	4,701
B51	Mönchhof L303 - Frauenkirchen L306	13,573	19,477	5,904
B52	Eisenstadt B59 - Eisenstadt L212	0	2,904	2,904
B57	Steinbrückl B50 - KG Kemeten/Litzelsdorf	0,015	5,818	5,803
B63	Riedlingsdorf L264 - Oberwart B63a	13,09	17,987	4,897
B63	Unterwart B63a - Großpetersdorf L272	24,151	28,442	4,291
B63a	Unterwart B63 - Oberwart KSV L382	0	2,5	2,5
B63a	Unterwart KSV L382 - Oberwart B50	2,5	5,566	3,066
B65	Landesgrenze - Rudersdorf B57a	58,502	59,365	0,863
L272	Jabing B 63 - Großpetersdorf L 106	28,412	30,779	2,367

Gesamtlänge:

106,062 km

2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

Amt der Burgenländischen Landesregierung,
Abteilung 2 – Landesplanung, Sicherheit, Gemeinden und Wirtschaft
Referat Verkehrsrecht
Europaplatz 1
7000 Eisenstadt
E-mail: post.a2-verkehr@bgld.gv.at
Fax: 057 600-2790

3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

Die Verordnung der Burgenländischen Landesregierung vom 20. November 2007 über die Erstellung von strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen betreffend den Umgebungslärm (Bgl. Umgebungslärmschutzverordnung), LGBl. Nr. 71/2007, erklärt folgende Schwellenwerte für verbindlich: Gemäß § 4 Bgl. Umgebungslärmschutzverordnung gilt grundsätzlich für den durch Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen verursachten Lärm ein Schwellenwert von L_{den} von 60 dB und ein L_{night} von 50 dB.

Diese Verordnung basiert auf § 37b und § 37c des Burgenländischen Straßengesetzes 2005, LGBl. Nr. 79, i.d.g.F.

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

- **Aktualität und Art der Bestimmung der Verkehrs- bzw. Emissionsdaten**

Die Gelände- und Bebauungsdaten wurden aufgrund der Luftbildbefliegung Juli 2010 erstellt sowie aus den ALS-Daten, erstellt aus den Befliegungen April 2010 und Feber, März 2011 (Datenlieferung durch die LAD/GIS – Koordinierungsstelle)

ZMR-Daten: 31.3.2016

GWR-Daten: 31.3.2016

Die aktuellen Verkehrs- und Geschwindigkeitsdaten wurden aus der Verkehrsdatenbank des Amtes der Burgenländischen Landesregierung – Abteilung 5 zur Verfügung gestellt. Die Schwerverkehrsaufteilung erfolgte lt. RVS 04.02.11 Kategorie „Straßen mit überwiegend lokalem Verkehr“. Der jeweilige JDTV basiert auf Zählraten aus den Jahren 2015 und 2016. Die Emissionsquellen (Straße/RVS) wurden aufbauend auf den rechten und linken Fahrbahnrand aus dem Laserscan mit den jeweilig zugehörigen Straßenprofilen sowie den jeweiligen Abstand Fahrbahnmitte von Straßenmitte eingegeben. Längs- und Querneigungen ergeben sich aus den jeweiligen z-Koordinaten. Verkehrsstärken und Geschwindigkeit wurden aus der Verkehrsdatenbank des Amtes der Burgenländischen Landesregierung übernommen.

- **Angaben zur eingesetzten Software**

Programm: IMMI, Version 2017-1

Angaben zur Modellierung

Geländeerhebung:

Vom Amt der Burgenländischen Landesregierung wurde ein dreidimensionaler Laserscan durchgeführt. Aus diesen Daten wurden 1 m Geländehöheschichtlinien generiert. In dieses Grundmodell wurden alle für die Modellierung im Nahbereich der Straße bzw. relevanten Immissionspunkten notwendigen Bruchkanten wie Straßenränder, Dämme, Einschnitte und Brücken im Detail integriert. Zur Verifikation wurde das Erhebungsgebiet mit parallel durchgeführter Videodokumentation befahren und fehlende, für die Berechnung relevante Geländedaten wie insbesondere Lärmschutzwände terrestrisch vermessen. Durch dieses Verfahren, sind die für die Berechnung nach RVS 04.02.11 maßgeblichen Abschirmkanten sowohl in vertikaler als auch horizontaler Koordinate bestimmt.

Emissionsquellen:

Die Emissionsquellen (Straße/RVS) wurden aufbauend auf den rechten und linken Fahrbahnrand aus dem Laserscan mit den jeweilig zugehörigen Straßenprofilen sowie den jeweiligen

Abstand Fahrbahnmitte von Straßenmitte eingegeben. Längs- und Querneigungen ergeben sich aus den jeweiligen z-Koordinaten. Verkehrsstärken und Geschwindigkeit wurden aus der Verkehrsdatenbank des Amtes der Burgenländischen Landesregierung übernommen.

Lärmschutz:

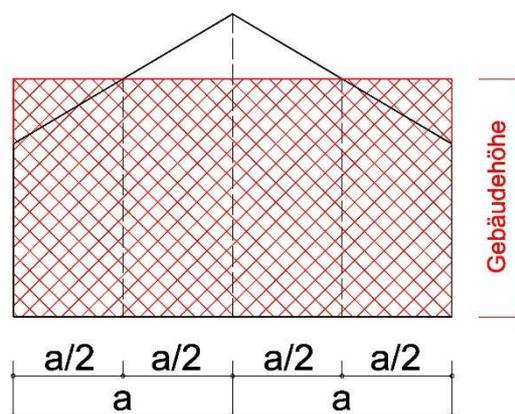
Lärmschutzanlagen wurden vor Ort erhoben und ins Geländemodell integriert.

Beschreibung der Eingangsdaten Bodendämpfung:

Die Bodendämpfung wurde allgemein mit den für die Lärmkartierung vorgegebenen Faktor $G=0,8$ angesetzt. Für die mit Verkehrsdaten belegten Straßenzüge sowie für größere, für die Berechnung relevanten Gewässer und akustisch harten Flächen wurde $G=0,0$ definiert.

Gebäude:

Die Gebäude wurden im Auftrag des Amtes der Burgenländischen Landesregierung von Energie Burgenland Geoservice aus den 3D Laserscan in Form von geschlossenen Polygonen mit einer absoluten z-Höhe generiert. Ermittlung der Höhe (siehe Abbildung).



Reflexionen:

Die Berechnungen wurden mit Reflexionen 1. Ordnung durchgeführt.

Rasterweite:

Die Rasterweite der Lärmkarten beträgt 10 x 10 m.

Zusammenarbeit und Austausch von Daten mit anderen für die Lärmkartierung zuständigen Behörden:

Übergänge zum Land Niederösterreich wurden mit den dortigen Erstellern auf Plausibilität geprüft und richtig im Sinne der europäischen Umgebungslärmrichtlinien abgestimmt.

An der Landesgrenze zur Steiermark wurden im Bereich Kreisverkehr Rudersdorf die Lärmindezies für die burgenländischen Landesstraßen korrekt dargestellt. Unplausibilitäten am Übergang, welche bereits bei der letzten Kartierung aufgetreten sind, wurden im Rahmen der Bund-Länder-Koordinierungssitzung mitgeteilt.

Grenzüberschreitende Betrachtung von Lärmquellen:

Um die Korrektheit der Berechnungsergebnisse zu gewährleisten, wurden Lärmquellen in bestimmten Fällen auch grenzüberschreitend berücksichtigt.

- **Angaben zur Methodik**

Bewohner:

Daten aus dem Zentralen Melderegister bezüglich Einwohner pro Gebäude, Hauptwohnsitz, Nebenwohnsitz wurden mit den Gebäudepolygonen aus dem Laserscan verschnitten. Dadurch konnten Gebäude mit den jeweiligen Attributen in das dreidimensionale Berechnungsmodell übernommen werden. Die dann folgende Fassadenpegelberechnung und darauf basierende Betroffenenanalyse lieferte die Zuordnung der betroffenen Einwohner zu den jeweiligen Pegelklassen.

Wohnungen:

Die Zahl der Wohnungen wurde aus der Zahl der Bewohner abgeleitet: Anzahl der Wohnungen = Anzahl der Bewohner / 2,1.

Die Fassadenpegelberechnung und darauf basierende Betroffenenanalyse lieferte die Anzahl der betroffenen Wohnungen in den jeweiligen Pegelklassen.

Kindergärten, Schulen, Krankenanstalten:

Standorte von Kindergärten, Schulen und Krankenanstalten wurden vom Amt der Burgenländischen Landesregierung als POIs zur Verfügung gestellt. Diese shp-Datei wurde dann ins Berechnungsprogramm übernommen und den Gebäuden die jeweilige Nutzungsart zugewiesen. Nach der Berechnung folgte die Auswertung der sich in den jeweiligen Pegelklassen befindlichen Kindergärten, Schulen und Krankenanstalten.

Bewohner mit ruhiger Fassade:

Durch die Fassadenpegelberechnung und der anschließenden Betroffenenanalyse mit Schallausbreitungsberechnungsprogramm wurden die BewohnerInnen mit ruhiger Fassade und dazugehöriger Pegelklasse ermittelt.

Ruhige Fassade bezeichnet eine Fassade, an der die Lärmbelastung in einer Betrachtungshöhe von 4 m den Schwellenwert um mindestens 5 dB und die Lärmbelastung an der exponiertesten Fassade des Gebäudes um mindestens 20 dB unterschreitet (ÖAL-Richtlinie Nr. 36 Blatt 2).

Mit besonderer Schalldämmung:

Gebäude mit besonderer Schalldämmung wurden nicht erhoben und folglich auch nicht ausgewertet.

Flächen:

Durch die Rasterberechnung und der anschließenden Rasterstatistik wurden die Flächen/m² je Pegelklasse ermittelt.

- **Plausibilitätsprüfung**

Zur Verifikation wurde das Erhebungsgebiet mit parallel durchgeführten Videodokumentationen befahren und auf Plausibilität geprüft.

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

Datum der Veröffentlichung der Kartendarstellung der zugehörigen strategischen Lärmkarten unter www.laerminfo.at/Laermkarten: März 2018

Aufgrund der Erhebungen sind in folgenden Gemeinden Personen dem Umgebungslärm ausgesetzt:

Gemeinde	Gemeindecode	Summe Personen Tag	Summe Personen Nacht	Summe Personen Tag Schwellenwert	Summe Personen Nacht Schwellenwert	% Tag	% Nacht	Einwohner
Eisenstadt	10101	2794	1773	798	449	19,49%	12,36%	14339
Breitenbrunn	10301	657	224	147	91	4,58%	1,56%	1938
Donnerskirchen	10302	535	216	40	36	3,73%	1,51%	1800
Klingenbach	10305	668	134	5	1	4,66%	0,93%	1223
Neufeld an der Leitha	10309	374	255	152	125	2,61%	1,78%	3339
Oslip	10311	4	4	1	1	0,03%	0,03%	1252
Purbach am Neusiedler See	10312	656	338	209	188	4,57%	2,36%	2877
Schützen am Gebirge	10314	0	0	0	0	0,00%	0,00%	1375
Siegendorf	10315	190	23	0	0	1,33%	0,16%	2919
Wulkaprodersdorf	10319	2	0	0	0	0,01%	0,00%	1944
Zagersdorf	10323	3	0	0	0	0,02%	0,00%	1017
Rudersdorf	10508	398	210	115	36	2,78%	1,46%	2188
Marz	10605	33	23	5	0	0,23%	0,16%	2097
Mattersburg	10606	433	169	33	0	3,02%	1,18%	7315
Neudörfel	10607	541	417	164	83	3,77%	2,91%	4478
Bruckneudorf	10703	1002	479	194	141	6,99%	3,34%	2968
Frauenkirchen	10705	228	107	65	48	1,59%	0,75%	2866
Gols	10707	834	446	335	270	5,82%	3,11%	3825
Halbturn	10708	0	0	0	0	0,00%	0,00%	1889
Jois	10710	462	173	97	64	3,22%	1,21%	1584
Mönchhof	10712	931	366	253	203	6,49%	2,55%	2255
Neusiedl am See	10713	1406	952	588	494	9,81%	6,64%	7917
Parndorf	10717	221	104	39	10	1,54%	0,73%	4609
Weiden am See	10722	592	266	213	213	4,13%	1,86%	2396
Winden am See	10723	590	228	76	64	4,11%	1,59%	1332
Steinberg-Dörfel	10821	42	12	0	0	0,29%	0,08%	1288
Großpetersdorf	10905	271	145	97	67	1,89%	1,01%	3530
Kemeten	10907	674	385	122	70	4,70%	2,68%	1478
Litzelsdorf	10909	0	0	0	0	0,00%	0,00%	1176
Markt Allhau	10912	28	4	0	0	0,20%	0,03%	1886
Oberschützen	10916	109	54	11	9	0,76%	0,38%	2415
Oberwart	10917	571	178	34	27	3,98%	1,24%	7494
Riedlingsdorf	10920	2	0	0	0	0,01%	0,00%	1629
Rotenturm an der Pinka	10921	17	3	3	0	0,12%	0,02%	1444
Unterwart	10925	0	0	0	0	0,00%	0,00%	943
Wolfau	10928	2	0	0	0	0,01%	0,00%	1453
Jabing	10930	0	0	0	0	0,00%	0,00%	729

Summen: 15.270 7.688 3.796 2.690 107.207

6. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

Die im Planungsgebiet gemäß Punkt 1 liegenden Straßenabschnitte betreffen ausschließlich Landesstraßen, in deren Bereich seit dem Jahr 1983 Förderungen von Lärmschutzfenstern und -türen erfolgen. Durch die im Wesentlichen kontinuierliche Verkehrsentwicklung auf diesen Straßen und die geringe Bevölkerungsdichte im Burgenland sind die Lärmprobleme im Vergleich zu den anderen Bundesländern insgesamt betrachtet geringer. Dennoch wird angestrebt, die konkret belasteten Personen nach Maßgabe der vorhandenen Möglichkeiten bestmöglich zu schützen.

7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Die Burgenländische Landesregierung hat in ihrer Sitzung am 10. Dezember 2013, Zl. 5-V-A5989/273-2013, den Umgebungslärm-Aktionsplan 2013 - Burgenland beschlossen, mit dem Ziel, den Straßenverkehrslärm im betroffenen Planungsgebiet zu verhindern, die Auswirkungen zu reduzieren und die Umweltqualität zu erhalten.

In einer Evaluierungsphase vom 16. November 2017 bis 1. Februar 2018 wurden jene Gemeinden die im Umgebungslärm-Aktionsplan 2013 erfasst waren, um Stellungnahme ersucht, welche Maßnahmen umgesetzt wurden, um die im Aktionsplan 2013 festgelegten Ziele zu erreichen bzw. die lärmbelasteten Zonen im Burgenland zu verringern. Auch an die im Amt der Burgenländischen Landesregierung maßgeblichen Abteilungen bzw. Bezirkshauptmannschaften und an die Landesumweltanwaltschaft erging dieses Ersuchen. Gleichzeitig konnten Stellungnahmen im Hinblick auf die Erstellung des neuen Umgebungslärm-Aktionsplanes eingebracht werden.

Die eingelangten Stellungnahmen wurden geprüft und soweit relevant im Entwurf des Aktionsplanes 2018 berücksichtigt.

Der Entwurf des Aktionsplanes 2018 wurde während der Amtsstunden beim Amt der Burgenländischen Landesregierung, allen Bezirkshauptmannschaften (außer Güssing) und dem Magistrat Eisenstadt vom 1. Juni 2018 bis 17. Juli 2018 zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Gleichzeitig wurden diese Unterlagen mit den zugehörigen strategischen Lärmkarten auf der Homepage www.laerminfo.at verlautbart. Die Auflage wurde auch im Landesamtsblatt für das Burgenland kundgemacht. Ein Kundmachungsinserat zum Entwurf des Aktionsplanes ist im Auftrag des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus am 6. Juni 2018 in den Tageszeitungen Kronenzeitung und Der Standard erschienen.

Bis zum 17. Juli 2018 konnten Stellungnahmen an das Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abteilung 2 – Landesplanung, Sicherheit, Gemeinden und Wirtschaft, Referat Verkehrsrecht, 7000 Eisenstadt, Europaplatz 1, in schriftlicher Form, per Telefax oder E-Mail (post.a2-verkehr@bgld.gv.at) übermittelt werden. Innerhalb der Frist sind Stellungnahmen von der Marktgemeinde Wulkaprodersdorf, der Marktgemeinde Großhöflein und der Gemeinde Müllendorf eingelangt. Von Privatpersonen aus Wulkaprodersdorf sind 60 gleichlautende Eingaben, von Privatpersonen aus Müllendorf und Großhöflein sechs gleichlautende Eingaben eingelangt. Weiters sind Stellungnahmen von zwei Privatpersonen aus Parndorf und von einer Privatperson aus Oberloisdorf eingelangt. Eine Stellungnahme wurde von einer Privatperson zum Thema Eisenbahnlärm und allgemein zum öffentlichen Personenverkehr und eine Eingabe von einer Rechtsanwaltskanzlei in Vertretung einer Bürgerinitiative in Großhöflein übermittelt.

Sämtliche Stellungnahmen, die Lärm durch Autobahnen oder Schnellstraßen, Eisenbahnverkehr oder Fluglärm ansprechen, wurden vom Referat Verkehrsrecht dem Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie (BMVIT) zur Berücksichtigung übermittelt. Mit Schreiben vom 2. August 2018 hat das BMVIT im Hinblick auf Verkehrslärm, verursacht durch Autobahnen und Schnellstraßen, zu den übermittelten Eingaben Stellung genommen.

Die eingelangten Stellungnahmen Landesstraßen bzw. den öffentlichen Personenverkehr betreffend, wurden der Abteilung 5 – Baudirektion und der Abteilung 2 – Hauptreferat Landesplanung im Amt der Burgenländischen Landesregierung zur Kenntnisnahme und weiteren Verwendung übermittelt.

Marktgemeinde Wulkaprodersdorf:

Die Marktgemeinde Wulkaprodersdorf und Privatpersonen aus Wulkaprodersdorf haben umfangreiche Stellungnahmen abgegeben. Dabei wurden zahlreiche Forderungen formuliert bzw. wiederholt – u. a. Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 50, verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung und Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Landesstraßen, die allerdings weniger als 3 Mio. Kfz jährlich aufweisen und daher nicht im Planungsgebiet des Landes Burgenland enthalten sind.

Würdigung der Stellungnahmen:

Vom Land Burgenland sind Lärmkarten und ein Teilaktionsplan nur für Landesstraßenabschnitte zu erstellen, die ein jährliches Verkehrsaufkommen von drei Millionen Kraftfahrzeuge aufweisen, nicht jedoch für Straßenabschnitte mit einem geringeren Verkehrsaufkommen, auch wenn diese in der Nähe von anderen Lärmerregern (z. B. Schnellstraßen oder Eisenbahntrassen) liegen. Vorschläge zur Verbesserung der Lärmsituation auf Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von unter drei Mio. Kfz jährlich werden aber dennoch geprüft und bearbeitet.

Für Autobahnen und Schnellstraßen hat das BMVIT einen eigenen Teil-Aktionsplan mit den zugehörigen Lärmkarten erstellt. Wie bereits an voriger Stelle erwähnt, wurden sämtliche Stellungnahmen Autobahnen und Schnellstraßen sowie Eisenbahnverkehr und Fluglärm betreffend an das BMVIT weitergeleitet.

Die Eingabe betreffend Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 50 wurde zur weiteren Veranlassung vom Referat Verkehrsrecht an die zuständige Bezirkshauptmannschaft weitergeleitet und anschließend mit einem Sachverständigen erörtert; das Verfahren ist dort noch anhängig. Betreffend Forderung nach verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wurde die Exekutive ersucht, die sensiblen Straßenabschnitte in Wulkaprodersdorf im Rahmen der zur Verfügung stehenden Ressourcen verstärkt zu überwachen.

Laut Stellungnahme des BMVIT liegen „in Wulkaprodersdorf bei den zum A 3 Zubringer nächstgelegenen Wohngebäuden die Lärmpegel gemäß ASFINAG um den für Straßenverkehrslärm geltenden Immissionsgrenzwert. Bei einer möglichen Verlängerung der A 3 Richtung Ungarn ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich. Im Zuge dieser UVP wird auch der gesamte Raum inklusive aller verkehrlichen Auswirkungen betrachtet werden. Allfällige Maßnahmen werden dann unabhängig von der vorliegenden Detaillärmschutzuntersuchung dimensioniert“.

Marktgemeinde Großhöflein und Gemeinde Müllendorf:

Laut der Marktgemeinde Großhöflein weise die Autobahn A 3 eine ständig steigende Verkehrsbelastung auf, insbesondere werde der Ausbau der höherrangigen Straßenverbindung M 85 von Győr nach Sopron in Ungarn zu einer weiteren Verkehrszunahme führen.

Die Gemeinde Müllendorf weist darauf hin, dass sich in unmittelbarer Nähe zu den Bewohnern die A 3, die B 16, die L 113, L 114, L 320 und die Raab-Ödenburger-Ebenfurther Eisenbahnstrecke kreuzen. Zudem verlaufe über den Ort die Einflugschneise für den Flughafen Wien-Schwechat.

Die Gemeinden Müllendorf und Großhöflein ersuchen „um eine kumulative Sichtweise, d. h. das Bundes- und Landesstraßen, die sich im Einflussbereich höherrangiger Verkehrsträger befinden, jedenfalls als lärmbelastet ausgewiesen werden“.

Beide Gemeinden verweisen auf den Klimawandel und das Ansteigen von sogenannten Tropentagen. „...mit den hohen Temperaturen sind die Menschen aber gezwungen, in den Nachtstunden die Fenster offen zu halten, um durch Lüften eine übermäßige Erwärmung der Häuser hintanzuhalten. Daher ist davon auszugehen, dass jedenfalls in der warmen Jahreszeit ein Großteil der Bevölkerung in der Nachtzeit unter unzumutbarer Lärmbelastung leidet“.

Auch Privatpersonen aus diesen Gemeinden haben Stellungnahmen abgegeben, welche sich vor allem auf das hohe Verkehrsaufkommen auf der L 113, L 320 bzw. B 16 und der A 3 und die Nicht-Einhaltung von Tempolimits beziehen; auch Forderungen nach Lärmschutzmaßnahmen wurden erhoben.

Würdigung der Stellungnahmen:

Die Stellungnahmen der Gemeinden sowie der Privatpersonen wurden dem BVMIT, der Abteilung 5 – Baudirektion und der Abteilung 2 – Hauptreferat Landesplanung übermittelt.

Eine kumulative Berechnung, d. h. Lärmquellen addieren, ist gesetzlich nicht vorgesehen. Vorschläge zur Verbesserung der Lärmsituation auf Landesstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von unter drei Mio. Kfz jährlich werden aber selbstverständlich auch geprüft und bearbeitet.

Betreffend Geschwindigkeitsüberwachung wurde die Exekutive ersucht, die sensiblen Straßenabschnitte in Großhöflein und Müllendorf im Rahmen der zur Verfügung stehenden Ressourcen verstärkt zu überwachen.

Das BMVIT hat informiert, dass die ASFINAG „für den Bereich Großhöflein der A 3 eine Detaillärmschutzuntersuchung entsprechend der Dienstanweisung ‘Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen)’ durchgeführt hat. Dabei zeigt sich, dass im genannten Bereich Überschreitungen der für Straßenverkehrslärm geltenden Immissionsgrenzwerte auftreten. Die ASFINAG hat deshalb entsprechende Maßnahmen (Lärmschutzwand mit einer Länge von 1000 m und einer Höhe von 4 m) konzipiert. Unter Einhaltung der genannten Dienstanweisung ist für deren Umsetzung jedoch eine Mitfinanzierung seitens der Gemeinde Großhöflein erforderlich“.

Das BVMIT hat informiert, dass im Zuge der für den Bereich Großhöflein der A 3 von der ASFINAG durchgeführten Detaillärmschutzuntersuchung auch der Bereich Müllendorf untersucht wurde. „Dabei zeigte sich, dass im Bestand neun Wohngebäude im Sinne der Dienstanweisung ‘Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen)’ schutzwürdig sind. Unter Einhaltung der genannten Dienstanweisung ist für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen jedoch eine Mitfinanzierung seitens der Gemeinde Müllendorf erforderlich, wofür bislang kein Konsens hergestellt werden konnte“.

Auch eine Rechtsanwaltskanzlei hat in Vertretung einer Bürgerinitiative eine Stellungnahme abgegeben; Auszug der Stellungnahme:

„kann auch mit Lärmschutzwänden, aufgrund der Hanglage, die gesundheitsschädliche Belastung nicht verringert werden“...Der einzige zielführende Weg ist die Einhausung im Autobahnbereich in Form eines Tunnels in offener Bauweise“.

Würdigung der Stellungnahme:

Die Eingabe der Rechtsanwaltskanzlei wurde dem BMVIT, der Abteilung 5 – Baudirektion und der Abteilung 2 – Hauptreferat Landesplanung im Amt der Burgenländischen Landesregierung zur Kenntnisnahme übermittelt.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat informiert, dass die ASFINAG für den Bereich Großhöflein der A 3 eine Detaillärmschutzuntersuchung entsprechend der Dienstanweisung ‘Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen’ durchgeführt hat. Aufgrund der Erhebungen hat die ASFINAG entsprechende Maßnahmen (Lärmschutzwand mit einer Länge von 1000 m und einer Höhe von 4 m) konzipiert. Unter Einhaltung der genannten Dienstanweisung ist für deren Umsetzung jedoch eine Mitfinanzierung seitens der Gemeinde Großhöflein erforderlich.

Stellungnahmen von zwei Privatpersonen aus Parndorf sowie einer Privatperson aus Oberloisdorf und eine Stellungnahme den öffentlichen Verkehr bzw. Eisenbahnlärm allgemein betreffend:

- Es wird Bezug genommen auf die Lärmkarte für Landesstraßen und Straßenzüge in Parndorf, die in der Lärmkarte und im Aktionsplan nicht aufscheinen. Weiters wird auf das steigende Verkehrsaufkommen verwiesen und auf den störenden Fluglärm.
- „Seit der Eröffnung der Autostraße 61a ist die Lärmbelästigung durch den Straßenverkehr sehr stark angestiegen. Besonders unangenehm ist es natürlich in den Abendstunden und in der Nacht“. Es wird um Errichtung einer Lärmschutzwand Richtung Oberloisdorf ersucht.
- „der Verkehrslärm durch mehr öffentlichen Personenverkehr reduziert werden soll, daher weiter attraktiviert werden soll, jedoch führt dies zu neuen Immissionen“...“die im Aktionsplan 2013 genannten Fahrgastinformationssysteme an Haltestellen, in Bruckneudorf sind es zehn Bildschirme und Fahrplantaafeln am Bahnhof, sind viel zu hell“...“Der Anteil, der in Österreich einem Eisenbahnlärm über 55 dB ausgesetzten Bevölkerung ist überdurchschnittlich hoch“...“ständig die lauten Klimaanlage der dort geparkten Züge, auch bei stundenlangen Aufenthalten, nachts, bei unter 20 Grad oder nach Betriebschluss weiter aufgedreht sind, obwohl gar keine Fahrgäste in den Waggons sind“...“neue Zugarnituren haben wieder nicht zu öffnende Fenster“...“Bitte daher um Herstellung der im Raumplanungsgesetz und LEP 2011 angegebenen Immissionsschutz und Herstellung des einzuhaltenden Standes der Technik beim übrigen Immissionsschutz vor Lichtimmissionen“.

Würdigung der Stellungnahmen:

Die Eingaben wurden dem BMVIT, der Abteilung 5 – Baudirektion und der Abteilung 2 – Hauptreferat Landesplanung im Amt der Burgenländischen Landesregierung übermittelt.

Vorschläge zur Verbesserung der Lärmsituation auf Landesstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von unter drei Mio. Kfz jährlich werden geprüft und bearbeitet.

Laut Auskunft eines Vertreters der Abteilung 5 hat die B 61a zu einer deutlichen Entlastung zahlreicher Anrainer geführt. Die Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich von Oberloisdorf ist aufgrund der Entfernung von Wohngebieten zur B 61a nicht vertretbar.

Laut Mitteilung des BMVIT tritt im Bereich Parndorf keine Überschreitung der für Straßenverkehr festgelegten Immissionsgrenzwerte infolge der A 4 Ost Autobahn auf. Aus diesem Grund ist es seitens der ASFINAG derzeit nicht möglich, Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich Parndorf zu planen.

Alle zum Aktionsplanentwurf eingelangten Stellungnahmen wurden vom Referat Verkehrsrecht beantwortet. Der Aktionsplan Burgenland ist Teil der österreichweiten Aktionsplanung und auf der Homepage des Landes Burgenland (www.burgenland.at) abrufbar. Er ist weiters – wie auch die strategischen Lärmkarten sowie österreichweite Informationen zum Thema Umgebungslärm – unter www.laerminfo.at abrufbar.

8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

- Die von der Burgenländischen Landesregierung am 15. Juli 2014 beschlossene „Gesamtverkehrsstrategie Burgenland“ steckt den Rahmen für die Verkehrspolitik des Landes Burgenland ab und dient seither als Planungs- und Entscheidungsinstrument zum Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs im Burgenland. Einhergehend ist damit eine Reduktion von motorisierten Individualverkehr (mIV) und folglich auch eine Lärmreduktion verursacht durch PKW-Verkehr.

Neben der Einbeziehung aller AkteurInnen sollen auch die Rahmenbedingungen abgestimmt werden, da die Wechselwirkungen der Verkehrspolitik mit anderen Fachgebieten vielschichtig und komplex sind.

In der Gesamtverkehrsstrategie Burgenland ist die Förderung des Mikro-ÖV ein wesentlicher Schwerpunkt. Die Gesamtverkehrsstrategie Burgenland beinhaltet aber auch umfassende Überlegungen zur Entwicklung und Optimierung des Radverkehrs im Burgenland.

Als sinnvoller Zeitraum für eine Evaluierung der in der Gesamtverkehrsstrategie Burgenland enthaltenen Maßnahmen werden 5 Jahre angenommen.

- Das Landesentwicklungsprogramm Burgenland, das auf dem Leitbild „Mit der Natur zu neuen Erfolgen“ aufbaut, ist eine verbindliche Verordnung, in der die Grundsätze und Ziele der räumlichen Entwicklung, die standörtlichen und zonalen Festlegungen sowie die Grundsätze der örtlichen Raumplanung festgelegt werden und die gewährleisten, dass diese Inhalte auf allen Planungsebenen, insbesondere auf Gemeindeebene, berücksichtigt werden. Das Landesentwicklungsprogramm baut auf den Grundprinzipien einer flächensparenden und nachhaltigen Raumnutzung auf.

Das Landesentwicklungsprogramm beinhaltet jene Themenbereiche, die für die Entwicklung der Raumstruktur im Burgenland besondere Relevanz aufweisen:

- Arbeit, Bildung/Forschung und soziale Infrastruktur
- Energie und Rohstoffe
- Wirtschaft, Infrastruktur und Mobilität
- Natur und Umwelt
- Tourismus und Kultur
- Siedlungsstruktur

Zonen sind funktional abgegrenzte Gebiete, die entsprechend ihrer besonderen Beschaffenheiten, Eignungen und/oder Potentiale bestimmte übergeordnete Nutzungs- und Entwicklungsschwerpunkte bzw. Schutzinteressen aufweisen.

Zu den Schutzzonen, die besonders erhaltenswürdige natürliche Ressourcen beinhalten, zählen insbesondere Nationalparkgebiete, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Grundwasserschutz- und -schongebiete, Europa-Schutzgebiete und überregionale bedeutsame Korridore für Wildtierwanderungen (z. B. im Alpen-Karpaten-Korridor).

Straßenbauliche Maßnahmen

- Neubau von Umfahrungsstraßen:

Im Jahr 2014 konnte die 5,2 km lange B 50 „Umfahrung Schützen am Gebirge“ für den Verkehr freigegeben werden. Damit wurde die ehemalige B 50 (nunmehr L 273) im Ortsgebiet von Schützen am Gebirge und deren EinwohnerInnen deutlich vom Durchzugsverkehr entlastet (Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen).

Im Jahr 2017 wurde die ca. 10 km lange B 61a „Kreisverkehr S 31/B 50 – B 61 Rattersdorf“ für den Verkehr freigegeben. Damit konnten die an der B 61 und an der L 332 liegenden Ortsgebiete von Oberpullendorf, Unterpullendorf, Mannersdorf an der Rabnitz, Steinberg-Dörfl und Oberloisdorf deutlich vom Durchzugsverkehr entlastet werden. Es konnte eine Änderung der Verkehrsströme erreicht werden. Der zweite Bauabschnitt bis zur ungarischen Staatsgrenze wird im Sommer 2018 begonnen. In den entlasteten Gemeinden haben rund 8.000 Personen ihren Hauptwohnsitz.

Kosten Abschnitt Kreisverkehr S 31/B 50 – B 61 Rattersdorf: 23 Mio. Euro

Kosten: Abschnitt B 61 Rattersdorf – Ungarn Staatsgrenze: 5 Mio. Euro

- Für den Einbau von Lärmschutzfenster und -türen sowie Schalldämmlüfter an hochbelasteten Landesstraßen B und L gibt es eine spezielle Förderung, welche von der Landesstraßenverwaltung gewährt wird. Im Wesentlichen beträgt der Förderbetrag € 217 pro m² für Lieferung und Montage förderungswürdiger Fenster und Türen. Nähere Informationen (Antrag, Merkblatt) dazu sind auf der Homepage des Landes Burgenland (www.burgenland.at) unter Service / E-Government / Online Formulare / Index / L / Lärmschutzmaßnahmen abrufbar.

In den Jahren 2013 bis einschließlich 2017 wurden Förderbeträge in der Höhe von 453.151,31 Euro aufgewendet.

In diesem Zeitraum wurden bei 216 Gebäuden Lärmschutzmaßnahmen gefördert, davon liegen rund 6% im Planungsgebiet.

Öffentlicher Personenverkehr

Der öffentliche Personenverkehr soll weiterhin attraktiv gestaltet werden, um den Individualverkehr im Planungsgebiet und somit den Verkehrslärm zu reduzieren.

- Aufbau eines symmetrischen Taktknotens Bahn/Bus am Bahnhof Eisenstadt. Seit Dezember 2016 dient der Stadtbus der Stadtgemeinde Eisenstadt als Zu- und Abbringer zum Bahnhof. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des Stadtbusses sind mit den Zugzeiten abgestimmt. Als klimafreundliches und zukunftsweisendes Projekt wurde der Stadtbus Eisenstadt im Jahr 2017 mit dem VCÖ-Mobilitätspreis ausgezeichnet. Mit dem Fahrplanwechsel 2018/2019 soll der Stadtbus Eisenstadt eine vierte Linie dazubekommen.

Es gibt Gespräche zwischen der Stadtgemeinde Eisenstadt, dem Land Burgenland und der ÖBB zum Ausbau des Bahnhofs in Eisenstadt zum Bahn- und Busknoten.

- Maßnahme zur ÖV-Erschließung der Gewebezone Parndorf – Neusiedl am See zur Verkehrsentlastung: Durch die Neuausschreibung des Linienbusverkehrs im Nordburgenland, die im Dezember 2015 von der Verkehrsverbund Ost-Region GmbH (VOR) abgeschlossen wurde, ist die Gewebezone nun mehrmals täglich mit Linienbussen erreichbar.
- Der Einsatz von Mikro-ÖV-Systemen wird im Burgenland dort als sinnvoll eingeschätzt, wo das Fahrgastpotential für Linienverkehre nicht ausreichend gegeben ist bzw. wo ein besonderer Bedarf bestimmter Zielgruppen besteht. Die Förderung von Mikro-ÖV-Systemen (Stichwort „Gemeindebus“) wird vor allem in den drei südlichen Bezirken des Landes vorangetrieben, um eine Anbindung an das höherrangige ÖV-Netz, insbesondere die dicht getaktete Buslinie G1 auch für periphere Regionen des Südburgenlandes sicherzustellen.
Durch die „Mikro-ÖV-Initiative Südburgenland“ konnten neue Impulse für das Südburgenland gesetzt werden. Ergebnis war eine Umsetzung von fünf neuen Systemen in den Bezirken Oberwart, Güssing und Jennersdorf sowie von zwei Systemen im Bezirk Oberpullendorf. In Summe sind 24 weitere Gemeinden durch die Mikro-ÖV-Initiative hinzugekommen.

Für die Jahre 2016 bis 2019 stehen 550.000 Euro aus dem Additionalitätsprogramm Burgenland für die Förderung des Mikro-ÖV zur Verfügung.

- Machbarkeitsstudie über die Errichtung einer Schienenverkehrsanbindung zwischen Oberwart und Szombathely (H) um eine langfristig, attraktive ÖV-Anbindung für den Raum Oberwart zu erhalten. Im Rahmen des Projektes „Grenzbahn“ wurde die Machbarkeitsstudie ausgearbeitet. Das Interreg AT-HU Projekt „SMART Pannonia“ (Laufzeit bis Dezember 2019) ist als Nachfolgeprojekt zu betrachten, in dem aufbauend auf die Machbarkeitsstudie, weitere Umsetzungsschritte zur Neuerrichtung der Schienenverkehrsverbindung erarbeitet werden sollen.
- Ausbau von Park & Ride-Anlagen im Burgenland, um weitere attraktive Angebote für PendlerInnen zu bieten und damit eine Verlagerung der Mobilitätsströme auf Angebote des ÖV zu erreichen. In den Jahren 2015 – 2017 sind leistungsfähige Anlagen bei den Bahnhöfen in Mattersburg, Bruckneudorf, Neusiedl am See und Kittsee errichtet worden.

Insgesamt wendet das Land Burgenland durchschnittlich rd. 300.000 Euro pro Jahr für die Erhaltung und den Ausbau der Park & Ride Anlagen auf.

- Weiterführung der erfolgreichen Arbeit der Mobilitätszentrale Burgenland in enger Abstimmung mit den Landesstellen auch und vor allem im Bereich von grenzüberschreitenden Verkehrsprojekten mit Ungarn und der Slowakei (z. B. im Rahmen der ETZ-Projekte SETA, Transdanube etc.). Die Bilanz von acht abgeschlossenen EU-Projekten mit dem Ziel der Weiterentwicklung des ÖV im grenzüberschreitenden Kontext (Grenzbahn, SETA – South East Transport Axis, Fertő-Hanság mobil, ICT – Iron Curtain Trail, Transdanube, EMAH, GreMo Pannonia, Smart Shopping Mobility – SmaShMob) spricht für das Engagement und die Qualität der Arbeit bei der Mobilitätszentrale und ist ein Garant für eine kontinuierliche Angebots- und Qualitätsverbesserung im Bereich des ÖV und damit ein weiterer Baustein für den Anreiz zum Umstieg auf die Angebote des ÖV.

Hinzu kommt eine jährliche Frequenz von 5.000 Kundinnen und Kunden, die im Zuge von persönlichen Beratungen Informationen zum ÖV bekommen.

- Die Kampagne „Burgenland radelt zur Arbeit“ möchte ArbeitnehmerInnen motivieren, mit dem Fahrrad in die Arbeit zu fahren. Das Land Burgenland bzw. die MitarbeiterInnen beteiligten sich an dieser Kampagne.
- Kurz- und mittelfristig: Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in Abwägung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Umweltverträglichkeit bzw. Geschwindigkeitskontrollen durch die Exekutive.
- Zur Verminderung von Umgebungslärm wurden im Jahr 2015 durch das Land Burgenland entlang der Umfahrungsstraße B 63 im Bereich Riedlingsdorf „Neudörfel“ die Lärmschutzwände um ca. 400 m verlängert.
- Die Lärmkarten finden im Bereich Anlagenverfahren Berücksichtigung.
- Ein Entschließungsantrag betreffend Einsatz von E-Mobilität wurde im Burgenländischen Landtag am 9. März 2017 beschlossen. Teil dieser Entschließung ist, im Fuhrpark des Landes batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge zum Einsatz zu bringen. 2017 wurde mit der Anschaffung eines emissionsfreien Fahrzeuges für das Fuhrparkmanagement des Landes Burgenland (Postzustellung, div. Transporte zwischen den Dienststellen im Raum Eisenstadt werden mit dem emissionsfreien Fahrzeug durchgeführt) ein erster Schritt in diesem Bereich gesetzt.
- E-Carsharing wurde im Burgenland weiter ausgebaut (z. B. in Neusiedl am See) sowie das E-Tankstellennetz erweitert (z. B. in Neusiedl am See, Rudersdorf).
- Bei der Errichtung von Wohngebäuden ab der 4. Wohneinheit wird seitens der Stadtgemeinde Neusiedl am See eine Empfehlung hinsichtlich der Errichtung von überdachten und barrierefreien Fahrradabstellplätzen und Elektro-Carsharing-Parkplätzen ausgesprochen.
- Die Gemeinde Wulkaprodersdorf ist von hochrangigen Verkehrsverbindungen umschlossen (S 31, B 50, B 16, Autobahnzubringer A 3, Bahnverbindung nach Eisenstadt). Die Marktgemeinde hat 2017 Lärmmessungen in Auftrag gegeben und einen Antrag auf Verordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h auf der B 50 entlang des Ortsgebietes gestellt.
- „Richtlinie 2018 zur Förderung von Fahrzeugen mit Alternativantrieb“: Zur Förderung von neuen elektrisch betriebenen PKW, der Umbau von PKW auf nachweislich vollständigen elektrischen Betrieb, neuen elektrisch betriebenen einspurigen Kraftfahrzeugen (wie E-Mopeds und E-Motorräder) einschließlich zweispurigen Elektroscootern für Pensionisten und gehbehinderte Personen sowie die Förderung von neuen mit Erdgas oder Biogas betriebenen PKW. Die Förderung beträgt zwischen 250 und 750 Euro und ist bei der Abteilung 3 – Hauptreferat Wohnbauförderung zu beantragen. Nähere Informationen dazu finden sich auf der Homepage des Landes Burgenland www.burgenland.at, Formularservice / Index / A / Alternative Mobilität.

- Ruhige Gebiete

„Ruhige Gebiete“ bezeichnet gemäß Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz, BGBl. I Nr. 60/2005 Gebiete, die auf Grund ihrer jeweiligen Ausweisung einen besonderen Schutzanspruch in Bezug auf Umgebungslärm, der gegebenenfalls mit einem geeigneten Lärmindex im Zusammenhang steht, aufweisen.

Die sechs burgenländischen Naturparke (Neusiedlersee-Leithagebirge, Rosalia-Kogelberg, Landseer Berge, Weinidylle, Geschriebenstein-Irottkö (H), Raab-Örség (H)-Goricko (SLO) umfassen eine Gesamtfläche von etwa 53.000 ha, was rund 13,5 % der Landesfläche ausmacht. 42 Gemeinden haben Flächenanteile an den Naturparken.

Sieben burgenländische Gemeinden (Andau, Apetlon, Illmitz, Neusiedl am See, Podersdorf, Tadten und Weiden am See) haben Anteil am grenzüberschreitenden Nationalpark Neusiedler See – Seewinkel. 50 % der Nationalparkfläche (ca. 4500 ha) umfasst die Naturzone, wo keine Nutzung stattfindet.

Im Juni 2017 wurde von der AGN - Arbeitsgemeinschaft natürliche Ressourcen, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abt. 4 – III die Studie „Naturschutzfachliches Managementkonzept Seevorgelände Neusiedler See“ präsentiert. Das Untersuchungsgebiet umfasst die Seefläche samt Schilfgürtel und das Seevorgelände des Neusiedler Sees, als ein besonders schützenswertes Gebiet. Das Managementkonzept stellt eine bedeutsame Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung des Seeumlandes und zur Vermeidung künftiger negativer Veränderungen (z. B. bei Bauvorhaben) dar.

Auf diese Weise ist sichergestellt, dass in großen Teilen des Burgenlandes die Ruhe in der freien Natur durch ungebührlichen oder störenden Lärm nicht beeinträchtigt wird.

Im Bereich des Natur- und Landschaftsschutzrechtes hat sich an dem im Aktionsplan 2013 dargestellten Gesetzes- und Verordnungsstand in Bezug auf Lärm keine Änderung ergeben.

9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG

In den nächsten Jahren sind folgende Lärmschutzprogramme geplant:

- Mit den Bauarbeiten an der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße von Riegersdorf bis Dobersdorf (Abschnitt West) soll 2018 begonnen werden. Anschließend soll von Dobersdorf bis zur Staatsgrenze bei Heiligenkreuz der Abschnitt Ost errichtet werden. Es ist dies ein Straßenbauprojekt des Bundes, wodurch im Burgenland die Einwohner der Gemeinden Rudersdorf, Elterndorf und Heiligenkreuz im Lafnitztal entlang der B 65 entlastet werden.
- Der erste Abschnitt der B 61a ist fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben, der zweite Abschnitt bis zur ungarischen Staatsgrenze wird im Sommer 2018 begonnen. Die Verkehrsfreigabe für den zweiten Abschnitt der B 61a ist für Ende 2019 vorgesehen.
Kosten Abschnitt B 61a Rattersdorf – Ungarn Staatsgrenze: 5 Mio. Euro
- Die Förderung von Lärmschutzfenster und –türen sowie Schalldämmlüfter wird fortgesetzt. Ab 2018 ist jährlich ein Betrag von 150.000 Euro im Landesvoranschlag vorgesehen. Der durchschnittliche Zuschuss pro Förderobjekt betrug in den vergangenen Jahren ca. 2.200 Euro, d.h. es können rund 68 Objekte jährlich gefördert werden. Wie viele Förderanträge im Planungsgebiet künftig gestellt werden, kann nicht abgeschätzt werden. In den vergangenen Jahren konnten die Förderungen rasch zugesagt werden, da es diesbezüglich keine Budgetengpässe gegeben hat.
- Der öffentliche Personenverkehr soll weiter attraktiviert werden, um den Individualverkehr und somit den Verkehrslärm zu reduzieren.
- Mit dem Bau der „Schleife Eisenstadt“ soll eine Attraktivierung des Bahnverkehrs gegenüber der Straße für den Großraum Eisenstadt erreicht werden. Es ergeben sich dadurch erhebliche Verlagerungspotentiale im Pendlerverkehr in den Ballungsraum Wien. Der Bau der Schleife Eisenstadt ist in Planung. Diese Infrastrukturmaßnahme ist gemeinsam mit dem Bau der Schleife im Gemeindegebiet von Ebenfurth und dem zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie bis 2026 zu sehen. Mit Fertigstellung all dieser Maßnahmen geht eine Fahrzeitverkürzung auf der Strecke Eisenstadt – Wien von etwa 20 min. einher.
- Weiterer Ausbau von Park & Ride-Anlagen im Burgenland zur Attraktivierung der Angebote für die Pendlerinnen und Pendler. In den nächsten Jahren stehen Erweiterungen bei den ÖBB-Bahnhöfen in Deutschkreutz, Parndorf Ort und Parndorf sowie Adaptierungen und Erweiterungen bei den NSB-Bahnhöfen Frauenkirchen, St. Andrä am Zicksee und Pamhagen am Programm.

Insgesamt wendet das Land Burgenland durchschnittlich rd. 300.000 Euro pro Jahr für die Erhaltung und den Ausbau der Park & Ride Anlagen auf.

- Für die nächsten fünf Jahre werden jährlich 1,9 Mio. EUR in die Neusiedler Seebahn GmbH (NSB) investiert. 1,377 Mio. EUR davon werden jährlich über das Interreg-Projekt „Cross-BorderRail“ (2015 – 2020) bereitgestellt.

Dieses Projekt soll Verbesserungen im Bahninfrastrukturbereich durch konkrete Investitionen und Baumaßnahmen (Teilprojekte im Eisenbahnsicherungsbereich, Beschleunigungsmaßnahmen durch Gleisbogenbau, Verbesserung des Leitsystems zu den Bahnhöfen, P&R und Bike&Ride Ausbau Frauenkirchen, St. Andrä am Zicksee und Pamhagen) bewirken.

Interreg-Projekt CrossBorderRail (2015 – 2020):

Budget Neusiedler Seebahn GmbH: 6,8 Mio. EUR

Budget Regionalmanagement Burgenland GmbH (RMB): 91.000 EUR

- Derzeit wird an der Ausarbeitung eines „Masterplan Radfahren“ für das Land Burgenland gearbeitet. Diese Arbeiten finden im Rahmen des Projekts „SMART Pannonia“ statt und beinhalten strategische Überlegungen das Thema Alltagsradfahren im Burgenland zu forcieren und verstärkt in den Fokus der Öffentlichkeit zu stellen, um den Anteil der Alltagsradfahrer signifikant zu erhöhen. Dabei ist auch angedacht für die zentralen Orte des Burgenlandes ein alltagsradverkehrstaugliches Radgrundnetz zu konzipieren und die Implementierung anzuregen.

In und um die Stadt Mattersburg sind dazu Schritte gesetzt worden. Darüber hinaus soll auch eine Änderung des Förderwesens im Radwegebau wirksam werden, um auch alltagsradverkehrstaugliche Radwege besser fördern zu können.

Betreffend Umsetzung der Ziele im „Masterplan Radverkehr“ gibt es auch einen entsprechenden Beschluss des Burgenländischen Landtages vom 7. Dezember 2017.

Interreg-Projekt SMART Pannonia (2016 – 2019):

Neben dem Schwerpunkt auf Alltagsradverkehr (Masterplan Radfahren Burgenland, Entwicklung von Alltagsradgrundnetzen, Digitalisierung aller Radrouten) wird eine Mikro-ÖV-Initiative für das Mittelburgenland gestartet, eine P&R-Strategie ausgearbeitet und der Ausbau von Bike&Ride-Anlagen an ÖV-Knoten über das Projekt finanziert.

Budget Land Burgenland: 409.000 EUR

Budget Regionalmanagement Burgenland GmbH (RMB): 1.056.000 EUR

- Interreg-Projekt Transdanube Pearls (2017 – 2019):

Das Projekt widmet sich vorrangig der Verknüpfung touristischer Verkehre in Tourismusgebieten im Nahbereich der Donau. In diesen Regionen sollen nachhaltige, ökologische Mobilitätsangebote mit den touristischen Gegebenheiten und Angeboten verknüpft werden.

Konkrete Umsetzungen im Burgenland sind die Etablierung von zwei Mikro-ÖV-Systemen und die Konzeption von Fahrradbasisnetzen für die Städte Neusiedl am See und Eisenstadt inkl. Umlandgemeinden.

Budget RMB: 175.000 EUR

- Interreg-Projekt CycleWalk (2017 – 2021):
Durch das Projekt und die Teilnahme von 7 beteiligten Partnern aus 6 europäischen Ländern (AT, IT, LT, NL, RO, SLO) soll reger Informationsaustausch zu den Themen Fußgänger- und Radfahrinfrastruktur betrieben werden. Mithilfe von Study Tours in die jeweilige Region des Projektpartners (u. a. Amsterdam, Sardinien, Nordburgenland) wird die vorhandene Infrastruktur für RadfahrerInnen und FußgängerInnen anhand festgelegter Kriterien erhoben und Verbesserungspotentiale festgelegt. Durch die Involvierung von Entscheidungsträgern (wie die Abteilung 5 - Baudirektion und das Referat Gesamtverkehrscoordination des Landes Burgenland) sollen die bestehenden Standards für zukünftige Infrastrukturprojekte zugunsten der genannten Nutzergruppen optimiert werden und Pilotprojekte entstehen.
Budget RMB: 224.000 EUR
- Die Weiterführung der erfolgreichen Arbeit der Mobilitätszentrale Burgenland ist auch für die nächsten Jahre gesichert. Derzeit erfolgt die Teilnahme an fünf EU-Verkehrsprojekten (SMART Pannonia, CrossBorder Rail, Connect2CE, CycleWalk, Transdanube Pearls).
- Weiterhin Prüfung von LKW-Fahrverboten: Voraussetzung ist, dass die in § 43 StVO 1960 normierten Voraussetzungen vorliegen. Damit soll die Verkehrssicherheit erhöht und die Lärmbelastung der AnrainerInnen reduziert werden. So wurde etwa ein LKW-Fahrverbot für Lastkraftwagen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t von der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf im Jänner 2018 auf der B 61, L 332 und L 333 mit Ausnahme des Ziel- und Quellenverkehrs verordnet.
- Kurz- und mittelfristig: Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in Abwägung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Umweltverträglichkeit bzw. Geschwindigkeitskontrollen durch die Exekutive.

Da sich die angeführten Maßnahmen und Aktivitäten teilweise noch im Planungsstadium befinden, kann die Anzahl der geschützten Personen und die prognostizierten Gesamtkosten für das Land Burgenland noch nicht ausreichend und seriös beziffert und abgeschätzt werden.

Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Der Managementplan für das grenzüberschreitende Welterbe Kulturlandschaft Fertö/Neusiedlersee aus dem Jahr 2003 soll im Rahmen eines Leader-Projektes überarbeitet und entsprechend neuer Herausforderungen adaptiert werden. Schon im Managementplan 2003 sind Maßnahmen für innovative öffentliche Verkehrslösungen – wie z. B. umweltfreundliche Ortsbusse, Radbus, Car-Sharing, Bäderbus etc. enthalten. Weiters wird die verstärkte Einbeziehung des Radfahrens und Zufußgehens in den Alltags- und Freizeitverkehr angeregt. Im Rahmen eines Welterbetages soll zusätzlich Bewusstsein für die sensible Region UNESCO Weltwerbe Fertö-Neusiedler See geschaffen werden. Nähere Informationen dazu finden sich auf der Homepage <https://www.welterbe.org>.

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

Bei der Erstellung der Lärmkarten wurde mit den benachbarten Bundesländern Kontakt aufgenommen, wenn Hauptverkehrsstrecken die Bundesländergrenzen überschreiten.

Bei der Erstellung des Entwurfes des Aktionsplanes wurde den betroffenen Gemeinden und Bezirksverwaltungsbehörden, den Fachabteilungen des Amtes der Burgenländischen Landesregierung und der Landesumweltanwaltschaft Burgenland die Möglichkeit eingeräumt, Vorschläge für den Aktionsplanentwurf einzubringen.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen wird mit allen maßgeblichen Stellen auf Landes- und Bundesebene (Exekutive, ASFINAG, Eisenbahnbetreiber etc.) zusammengearbeitet.

11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

- Die von der Burgenländischen Landesregierung am 15. Juli 2014 beschlossene „Gesamtverkehrsstrategie Burgenland“ steckt den Rahmen für die Verkehrspolitik des Landes Burgenland ab. Die Wechselwirkungen der Verkehrspolitik mit anderen Fachgebieten sind vielschichtig und komplex. Die Verkehrspolitik des Burgenlandes bekennt sich zu einer abgestimmten und kooperativen Vorgehensweise, etwa zwischen Raum- und Verkehrsplanung:
„Immer größer werdende Distanzen zum nächsten Nahversorger am Ortsrand oder zum Arbeitsplatz und folglich steigende Verkehrsbelastungen machen deutlich, dass der Verkehr im Burgenland ganzheitlich behandelt werden muss. Junge wie ältere Menschen sind auf nachhaltige Raumstrukturen angewiesen, die die Mobilität angesichts von Rohstoffverknappung und steigenden Energiepreisen langfristig auch ohne eigenen PKW sicherstellen“.
- Burgenländisches Raumplanungsgesetz, LGBl. Nr. 18/1969 i.d.g.F.

Im § 1 Abs. 2 Z 2 und 13 heißt es: „Die überörtliche Raumplanung hat sich u. a. nach folgenden Grundsätzen und Zielen zu richten: Für die Bevölkerung in allen Teilen des Landes ist die Herstellung möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen sowie deren Verbesserung durch die Schaffung einer ausgeglichenen Wirtschafts-, Sozial- und Verkehrsstruktur anzustreben. Das Siedlungssystem soll derart entwickelt werden, daß die Bevölkerungsdichte eines Raumes mit seiner ökologischen und wirtschaftlichen Tragfähigkeit im Einklang steht und daß eine bestmögliche Abstimmung der Standorte für Wohnen, wirtschaftliche Unternehmen, öffentliche Dienstleistungseinrichtungen und Erholungsgebiete erreicht wird“.

- In diesem Zusammenhang wird auf die Verordnung der Burgenländischen Landesregierung vom 29. November 2011, mit der das Landesentwicklungsprogramm 2011 erlassen wurde (LEP 2011), LGBl. Nr. 71/2011 und die darin getätigten Aussagen zu Infrastruktur und Mobilität verwiesen:

1.5.1 „Ziel der burgenländischen Verkehrspolitik ist die Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität seiner Bewohnerinnen und Bewohner. Sie soll eine ausreichende, umweltverträgliche, nachhaltige und kostengerechte Mobilität für die Bevölkerung und die Unternehmen gewährleisten. Raumordnung und Verkehrsplanung sind dabei aufeinander abzustimmen“.

2.3.2.2. „Eine Optimierung und stärkere Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs sowie des nicht motorisierten Individualverkehrs ist anzustreben“.

2.3.2.5. „Dabei sind auch alternative Formen klimafreundlicher Verkehrssysteme wie z. B. Elektromobilität verstärkt zu berücksichtigen“.

2.3.2.8. „Um Emissionen durch den Verkehr auf das mögliche Mindestmaß zu reduzieren, sind insbesondere Siedlungsentwicklungen bzw. die damit in Zusammenhang stehenden Infrastrukturausbauten unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit zu planen und umzusetzen. Entsprechende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und –reduktion sowie gegebenenfalls Rückbaumaßnahmen, um erhöhte Belastungen zu reduzieren, sind anzustreben“.

2.6.6. „Neue Siedlungsgebiete sind nur dort und unter dem Aspekt der nachhaltigen Siedlungsentwicklung auszuweisen, wo eine gute Erschließung durch den öffentlichen und/oder privaten Verkehr und eine wirtschaftliche Ver- und Entsorgung gewährleistet ist.

Die Flächenbeanspruchung durch den motorisierten Individualverkehr soll auf das notwendige Mindestmaß reduziert werden. Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung sind innovative Konzepte zur

- Reduktion der Verkehrsanteile des motorisierten Individualverkehrs,
- Parkraumbewirtschaftung und
- Förderung von sanften Mobilitätsformen

bevorzugt anzuwenden“.

Da das Landesentwicklungsprogramm (LEP 2011) und die darin getätigten Aussagen und Vorgaben rechtliche Verbindlichkeit haben, ist bei raumordnungsrelevanten Verfahren dementsprechend vorzugehen und darauf Bedacht zu nehmen. Daraus ergeben sich auch positive Wirkungen zum Schutz vor Umgebungsärm.

12. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten und die Vorarbeiten wurden 2017 rund 57.000 Euro aufgewendet. Die Kosten für die strategischen Lärmkarten 2017 sind dieses Mal geringer, weil einige Vorarbeiten (z. B. Laserscan für Höhenmodell) nicht neuerlich erforderlich waren.

Ab 2018 ist jährlich ein Betrag von 150.000 Euro im Landesvoranschlag für die Förderung von Lärmschutzfenster und -türen vorgesehen. Der durchschnittliche Zuschuss pro Förderobjekt betrug in den vergangenen Jahren ca. 2.200 Euro, d. h. es können rund 68 Objekte jährlich gefördert werden. Wie viel Förderanträge im Planungsgebiet künftig gestellt werden, kann nicht abgeschätzt werden.

Kosten Abschnitt B 61a Rattersdorf – Ungarn Staatsgrenze: 5 Mio. Euro

Insgesamt wendet das Land Burgenland durchschnittlich rd. 300.000 Euro pro Jahr für die Erhaltung und den Ausbau der Park & Ride Anlagen auf.

Für die nächsten fünf Jahre werden jährlich 1,9 Mio. EUR in die Neusiedler Seebahn GmbH (NSB) investiert. 1,377 Mio. EUR davon werden jährlich über das Interreg-Projekt „CrossBorder Rail“ (2015 – 2020) bereitgestellt.

Interreg-Projekt SMART Pannonia (2016 – 2019):

Neben dem Schwerpunkt auf Alltagsradverkehr (Masterplan Radfahren Burgenland, Entwicklung von Alltagsradgrundnetzen, Digitalisierung aller Radrouten) wird eine Mikro-ÖV-Initiative für das Mittelburgenland gestartet, eine P&R-Strategie ausgearbeitet und der Ausbau von Bike&Ride-Anlagen an ÖV-Knoten über das Projekt finanziert.

Budget Land Burgenland: 409.000 EUR

Budget Regionalmanagement Burgenland GmbH (RMB): 1.056.000 EUR

Interreg-Projekt Transdanube Pearls (2017 – 2019):

Das Projekt widmet sich vorrangig der Verknüpfung touristischer Verkehre in Tourismusgebieten im Nahbereich der Donau. In diesen Regionen sollen nachhaltige, ökologische Mobilitätsangebote mit den touristischen Gegebenheiten und Angeboten verknüpft werden.

Konkrete Umsetzungen im Burgenland sind die Etablierung von zwei Mikro-ÖV-Systemen und die Konzeption von Fahrradbasisnetzen für die Städte Neusiedl am See und Eisenstadt inkl. Umlandgemeinden.

Budget RMB: 175.000 EUR

Interreg-Projekt CycleWalk (2017 – 2021):

Durch das Projekt und die Teilnahme von 7 beteiligten Partnern aus 6 europäischen Ländern (AT, IT, LT, NL, RO, SLO) soll reger Informationsaustausch zu den Themen Fußgänger- und Radfahrinfrastruktur betrieben werden. Mithilfe von Study Tours in die jeweilige Region des Projektpartners (u. a. Amsterdam, Sardinien, Nordburgenland) wird die vorhandene Infrastruktur für RadfahrerInnen und FußgängerInnen anhand festgelegter Kriterien erhoben und Verbesserungspotentiale

festgelegt. Durch die Involvierung von Entscheidungsträgern (wie der Abteilung 5 - Baudirektion und das Referat Gesamtverkehrskoordination des Landes Burgenland) sollen die bestehenden Standards für zukünftige Infrastrukturprojekte zugunsten der genannten Nutzergruppen optimiert werden und Pilotprojekte entstehen.

Budget RMB: 224.000 EUR

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

Gemäß § 37c Abs. 6 des Burgenländischen Straßengesetzes 2005 sind Aktionspläne mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Ausarbeitung zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten.

Eine rechtliche Verankerung der einzelnen Maßnahmen wird nur vorgenommen, wenn dies in den jeweiligen Gesetzen vorgesehen ist (z. B. werden LKW-Fahrverbote gemäß § 43 StVO verordnet).

Anzahl der geförderten Lärmschutzfenster und -türen sowie Schalldämmlüfter und der dafür angewendeten Fördermittel.

Anzahl der initiierten Mikro-ÖV-Systeme zur Anbindung an das höherrangige ÖV-Netz.

Veränderung im Mobilitätsverhalten/Fahrgastentwicklung: Die meisten Wege zur Arbeit werden im Burgenland laut Gesamtverkehrsstrategie Burgenland mit dem PKW zurückgelegt (75%). Der Anteil der Mitfahrerinnen und Mitfahrer ist mit 5% gering. Etwa 17% der Arbeitswege werden mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt, wobei der Anteil abhängig von der Distanz zu den Zielen und dem Angebot stark schwankt. 43% der Wien-PendlerInnen aus dem Bezirk Neusiedl am See nutzen z. B. die gut ausgebauten Bahnverbindungen.

14. SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN

Betreffend Förderung von Lärmschutzfenster und -türen können jährlich rund 68 Objekte gefördert werden.

Die Straßenbauprojekte, die in den nächsten Jahren im Burgenland umgesetzt werden (S 7, Weiterbau der B 61a), sollen Wirtschaftsräume erschließen, die Verkehrssicherheit erhöhen und BewohnerInnen von Lärm und anderen Verkehrsemissionen entlasten. In den entlasteten Gemeinden entlang der B 61a können rund 8.000 Personen mit Hauptwohnsitz entlastet werden.

Was die übrigen Lärmschutzprogramme betrifft (z. B. Attraktivierung des öffentlichen Personenverkehrs) sind seriöse Schätzungen über die Anzahl der entlasteten Personen nicht möglich.

15. BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN

Die angestrebte Verlagerung des Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr führt zu einer Entlastung der Umwelt. Bei bereits in Planung befindlichen Infrastrukturprojekten wurden die jeweils erforderlichen strategischen Umweltprüfungen oder Umweltverträglichkeitsprüfungen abgewickelt oder eingeleitet. Sowie erforderlich, werden in diesem Verfahren, Auflagen zum Schutz der Umwelt vorgeschrieben.

Aus allen anderen Maßnahmen (Förderungen für Lärmschutzfenster, LKW-Fahrverbote, Geschwindigkeitskontrollen durch die Exekutive etc.) sind keine negativen Umweltauswirkungen zu erwarten.

16. ZUSAMMENFASSUNG FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG

Die Lärmschutzpolitik des Landes soll konsequent fortgesetzt werden. Ziel des Aktionsplanes ist, schädliche Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Gebiete, die auf Grund ihrer Ausweisung bzw. Nutzung einen besonderen Schutzanspruch hinsichtlich Lärm aufweisen, sind zu erhalten und vor einer weiteren Lärmbelastung zu schützen.

Maßnahmen in der Raumplanung und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs sind hier nicht zu unterschätzende Faktoren zur Verminderung von Lärm. Die Evaluierung der in der Gesamtverkehrsstrategie Burgenland 2014 formulierten Maßnahmen und Ziele ist nach fünf Jahren vorgesehen.

16.1 Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 2 Burgenland

Bestehende Lärmschutzprogramme

Name des Lärmaktionsplans	Amt der Burgenländischen Landesregierung - Straßen außer A&S im Burgenland
Gesamtkosten (in Euro)	<p>Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten und die Vorbereitung wurden 2017 rund 57.000 Euro aufgewendet.</p> <p>Für die Förderung von Lärmschutzfenster und -türen im Zeitraum 2013 – 2017 wurden 453.151,31 Euro aufgewendet.</p> <p>Kosten B 61a „Kreisverkehr S 31/B 50 – B 61 Rattersdorf: 23 Mio. Euro.</p> <p>Für die Förderung von Mikro-ÖV-Systemen stehen aus dem Additionalitätsprogramm Burgenland von 2016 bis 2019 550.000 Euro zur Verfügung.</p> <p>Für die Erhaltung und den Ausbau von Park & Ride Anlagen werden pro Jahr rund 300.000 Euro aufgewendet.</p> <p>Dazu kommen noch die Aufwendungen für verkehrsplanerische und straßenbauliche Maßnahmen.</p>
Beschlussdatum des Lärmaktionsplans	Programmstart erfolgte mit Beschluss der burgenländischen Landesregierung am 10. Dezember 2013
Enddatum des Lärmaktionsplans	Endet mit dem Beschluss des Aktionsplanes 2018 des Landes Burgenland.
Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung	Durch die B 61a werden Gemeinden entlastet, in denen rund 8.000 Personen ihren Hauptwohnsitz haben. Durch den Bau der Umfahrung Schützen am Gebirge konnten die dort lebenden 1.375 EinwohnerInnen vom Durchzugsverkehr entlastet werden.
Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Lärmaktionsplans	L _{den} : 60 dB, L _{night} 50 dB
Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme)	Steigender Durchzugsverkehr entlang der Ortsdurchfahrten.

bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf)	Ortschaften entlang Hauptverkehrsrouten sind mangels Umfahrungsmöglichkeit einem hohen Verkehrsaufkommen ausgesetzt.
Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans	Bei der Erstellung des Aktionsplanes wurde die Öffentlichkeit im Rahmen eines Auflage- und Begutachtungsverfahrens miteinbezogen. Die straßenbaulichen Maßnahmen wurden mit den betroffenen Gemeinden abgestimmt.
Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz ruhiger Gebiete, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten	<p>Die straßenbaulichen Maßnahmen dienen der Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs, bringen aber auch im Lärmschutzbereich eine Entlastung für die Bevölkerung.</p> <p>In lärmbelasteten Ortsgebieten ist die Förderung von Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden eine sinnvolle Maßnahme.</p> <p>Rund 34 % der Fläche des Burgenlandes steht unter Naturschutz. In den Naturschutzgebieten ist es verboten, störenden Lärm zu erregen, was die Erholungsfunktion für Menschen erhält.</p> <p>Bei Vorliegen der in der StVO 1960 genannten Voraussetzungen werden aus Gründen der Verkehrssicherheit LKW-Fahrverbote erlassen, die auch zu einer Entlastung der Bevölkerung in lärmbelasteten Gebieten führt.</p>
Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans	<p>Gemäß § 37c Abs. 6 des Burgenländischen Straßengesetzes 2005 sind Aktionspläne mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Ausarbeitung zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten.</p> <p>Ein Parameter für die Prüfung der Wirksamkeit ist die Anzahl der geförderten Lärmschutzfenster und -türen sowie Schalldämmlüfter und der aufgewendeten Fördermittel.</p> <p>Weitere Parameter, die für die Wirksamkeit herangezogen werden können, sind die Fahrgastentwicklung im öffentlichen Verkehr und die Förderung und Anzahl von Mikro-ÖV-Systemen.</p>
Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen	Informationen zum Thema Umgebungslärm sind im Internet einsehbar: www.laerminfo.at

16.2 Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 2 Burgenland

Geplante Lärmschutzprogramme

Name des Lärmaktionsplans	Amt der Burgenländischen Landesregierung - Straßen außer A&S
Gesamtkosten (in Euro)	<p>Ab 2018 ist ein jährlicher Betrag von 150.000 Euro für die Förderung von Lärmschutzfenster und -türen sowie Schalldämmlüfter vorgesehen.</p> <p>Für den Erhalt und Ausbau der Park & Ride Anlagen stehen jährlich rund 300.000 Euro zur Verfügung.</p> <p>Kosten Abschnitt B 61a Rattersdorf – Ungarn Staatsgrenze: 5 Mio. Euro</p> <p>In den nächsten fünf Jahren werden jährlich 1,9 Mio. Euro in die Neusiedler Seebahn GmbH investiert.</p> <p>Für die Jahre 2016 – 2019 stehen 550.000 Euro aus dem Additionalitätsprogramm Burgenland für die Förderung des Mikro-ÖV zur Verfügung.</p> <p>Interreg-Projekt SMART Pannonia (2016 – 2019): Neben dem Schwerpunkt Alltagsradverkehr wird eine Mikro-ÖV Initiative für das Mittelburgenland gestartet; Budget Land Burgenland: 409.000 Euro, Regionalmanagement Burgenland GmbH (RMB): 1.056.000 Euro</p> <p>Interreg-Projekt TransdanubePearls (2017 – 2019): Verknüpfung touristischer Verkehre in Tourismusgegenden im Nahbereich der Donau; Budget RMB: 175.000 Euro</p> <p>Interreg-Projekt CycleWalk (2017 – 2021): Informationsaustausch zu den Themen Fußgänger- und Radfahrinfrastruktur, Erhebung der vorhandenen Infrastruktur und Festlegung von Verbesserungspotentialen; Budget RMB: 224.000 Euro</p>
Beschlussdatum des Lärmaktionsplans	Der Programmstart erfolgt ab Beschluss der Burgenländischen Landesregierung im Jahr 2018.
Enddatum des Lärmaktionsplans	Das Programmende ergibt sich aus dem Start des nachfolgenden Aktionsplanes (voraussichtlich 2023).

Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung	Ist seriös noch nicht abschätzbar.
Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Lärmaktionsplans	L_{den} : 60 dB; L_{night} : 50 dB
Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf)	<p>Die größten Lärmbelastungen aufgrund mangelnder Umfahrungsmöglichkeit sind jeweils im Bereich der stark belasteten Ortsdurchfahrten festzustellen.</p> <p>Durch die Verlagerung des Individualverkehrs auf den ÖV soll auch die Bevölkerung in lärmbelasteten Gebieten entlastet werden.</p>
Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans	<p>In einer Evaluierungsphase vom 16. November 2017 bis 1. Februar 2018 wurden jene Gemeinden die im Planungsgebiet des Umgebungslärm-Aktionsplanes 2013 erfasst waren, um Stellungnahme ersucht, welche Maßnahmen umgesetzt wurden, um die im Aktionsplan 2013 festgelegten Ziele zu erreichen bzw. die lärmbelasteten Zonen im Burgenland zu verringern. Auch an die im Amt der Burgenländischen Landesregierung maßgeblichen Abteilungen, die Bezirkshauptmannschaften und an die Landesumweltanwaltschaft erging dieses Ersuchen. Gleichzeitig konnten Stellungnahmen zum Entwurf des neuen Umgebungslärm-Aktionsplanes 2018 eingebracht werden.</p> <p>Die eingelangten Stellungnahmen wurden geprüft und soweit relevant im Entwurf des Aktionsplans 2018 berücksichtigt.</p> <p>Der Entwurf des Aktionsplanes wurde während der Amtsstunden beim Amt der Burgenländischen Landesregierung, allen Bezirkshauptmannschaften (außer Güssing) und dem Magistrat Eisenstadt zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Gleichzeitig wurden diese Unterlagen und die strategischen Lärmkarten auf der Homepage www.laerminfo.at verlautbart. Die Auflage wurde auch im Landesamtsblatt für das Burgenland kundgemacht. Ein Kundmachungsinserat im Auftrag des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus ist am 6. Juni 2018 in den Tageszeitungen Kronenzeitung und Der Standard erschienen.</p>
Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz ruhiger Gebiete, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten	<p>Lärmschutz wird im Land Burgenland umfassend gesehen, daher sind die Maßnahmen im Aktionsplan 2018 breit angelegt.</p> <p>Die straßenbaulichen Maßnahmen dienen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, bringen aber auch im Lärmschutzbereich eine Entlastung für die Bevölkerung.</p>

	<p>In lärmbelasteten Ortsgebieten ist die Förderung von Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden eine sinnvolle Maßnahme.</p> <p>Bei Vorliegen der in der StVO 1960 genannten Voraussetzungen werden aus Gründen der Verkehrssicherheit LKW-Fahrverbote erlassen, die auch zu einer Entlastung der Bevölkerung in lärmbelasteten Gebieten führt.</p>
<p>Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans</p>	<p>Gemäß § 37c Abs. 6 des Burgenländischen Straßengesetzes 2005 sind Aktionspläne mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Ausarbeitung zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten.</p> <p>Ein Parameter bei der nächsten Evaluierung ist die Anzahl der geförderten Lärmschutzfenster und -türen sowie Schalldämmlüfter und der aufgewendeten Fördermittel.</p> <p>Weitere Parameter, die für die Prüfung der Wirksamkeit des Aktionsplanes herangezogen werden können, sind eine Veränderung im Mobilitätsverhalten der BurgenländerInnen bzw. die Fahrgastentwicklung und die Förderung und Anzahl von Mikro-ÖV-Systemen.</p>
<p>Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen</p>	<p>Der Umgebungslärm-Aktionsplan 2018 ist auf der Homepage des Landes Burgenland unter www.burgenland.at abrufbar.</p> <p>Österreichweite Informationen zum Thema Umgebungslärm sind unter www.laerminfo.at abrufbar.</p>

