

UMGEBUNGSLÄRM- AKTIONSPLAN

ÖSTERREICH 2018



TEIL 3: Straßen außer A&S in Kärnten



AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

LAND  KÄRNTEN

23.11.2018

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 Kärntner Landesregierung

Abteilung 7 - Wirtschaft, Tourismus und Mobilität

Mießtaler Straße 1

9021 Klagenfurt am Wörthersee

e-mail: abt7.post@ktn.gv.at

Zahl: 07-P-LSAL-55/6-2018

TEIL-UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLÄNE 2018

Allgemeine Informationen

Allgemeiner Teil Zusammenfassende Betroffenauswertung

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

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2018

- 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 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

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2018

Teil 18	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Graz ohne Ballungsraum Graz
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

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

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

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

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

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

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

In diesem Spannungsfeld ist eine sektorale Lärmschutzpolitik zum Scheitern verurteilt.

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

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

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

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

Mit besten Grüßen

Dr. Albert Kreiner

Abteilungsleiter

Abteilung 7 - Wirtschaft, Tourismus und Mobilität

INHALTSVERZEICHNIS

1.	PLANUNGSGEBIET	11
2.	FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE.....	13
3.	GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN.....	14
4.	ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN	15
5.	ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND	17
6.	ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN	20
6.1	BEZIRK KLAGENFURT-STADT.....	21
6.2	BEZIRK KLAGENFURT-LAND.....	22
6.3	BEZIRK VILLACH-STADT	23
6.4	BEZIRK VILLACH-LAND	24
6.5	BEZIRK SPITTAL AN DER DRAU.....	25
6.6	BEZIRK WOLFSBERG.....	26
6.7	BEZIRK VÖLKERMARKE.....	27
6.8	BEZIRK SANKT VEIT AN DER GLAN	28
6.9	BEZIRK HERMAGOR.....	29
6.10	BEZIRK FELDKIRCHEN.....	30
7.	DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	31
8.	BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG.....	32
9.	MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG	36
9.1	BEZIRK KLAGENFURT-STADT.....	38
9.2	BEZIRK KLAGENFURT-LAND.....	40
9.3	BEZIRK VILLACH-STADT	41
9.4	BEZIRK VILLACH-LAND	44
9.5	BEZIRK SPITTAL AN DER DRAU.....	46
9.6	BEZIRK WOLFSBERG.....	48
9.7	BEZIRK VÖLKERMARKE.....	50
9.8	BEZIRK SANKT VEIT AN DER GLAN	52
9.9	BEZIRK HERMAGOR.....	54
9.10	BEZIRK FELDKIRCHEN.....	55

10.	ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN	56
11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM	57
12.	VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN	59
13.	GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPANS	60
14.	SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN	61
15.	BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN	62
16.	ZUSAMMENFASSUNG FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG	63
16.1	Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 3	64
16.2	ANHANG 1: Aktionsplan der Stadt Klagenfurt	66
16.3	ANHANG 2: Aktionsplan der Stadt Villach	71

EINLEITUNG

Auf Grund der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind seit dem Jahr 2007 alle 5 Jahre Lärmkarten zu erstellen auf deren Basis auch ein Aktionsplan auszuarbeiten ist. Da es keine gesamtstaatliche Ausarbeitung gibt hat in Österreich jedes Bundesland selbst für die Ausarbeitung dieser Arbeitsschritte Sorge zu tragen.

In Österreich wurden insgesamt 5.311 km Hauptverkehrsstraßen, 2.014 km Haupteisenbahnstrecken und alle Flughäfen kartiert. In Kärnten sind davon 215 km Landesstraßen sowie etliche Gemeindestraßen in den Städten Klagenfurt am Wörthersee und Villach enthalten, welche gemeinschaftlich vom Land Kärnten bzw. den Städten Klagenfurt am Wörthersee und Villach kartiert wurden. Die darauf basierend ausgearbeiteten Aktionspläne wurden für das Gemeindestraßennetz von den Städten selbst ausgearbeitet.

Vom Land Kärnten wurden spezielle Hot-Spot-Analysen durchgeführt, welche Lärm und Anzahl der betroffenen Anrainer gegenüberstellt, um die von Lärm-Immissionen am meisten betroffenen Bereiche herauszufiltern. Für diese Hot-Spots wurden spezielle Maßnahmenbündel erstellt mit Hilfe derer diese Bereiche geschützt werden könnten. Dies kann den Bau von Lärmschutzwänden, die Förderung von Schallschutzfenstern sowie Schalldämmlüftern oder auch die Sanierung von Straßen mit speziellem lärmindernden Asphalt beinhalten.

Nach der Ausarbeitung der Aktionspläne bestand für alle Bürgerinnen die Möglichkeit die Entwürfe für 4 Wochen einzusehen bzw. innerhalb dieser Frist Stellungnahmen abzugeben. Je nach Bedarf wurden diese Rückmeldungen dann entsprechend §10 des Kärntner Umweltplanungsgesetzes eingearbeitet und die Aktionspläne dann in weiterer Folge veröffentlicht.

Alle Lärmkarten sowie Aktionspläne der Bundesländer (auch ÖBB, BMVIT und BMWFC) sind unter www.laerminfo.at jederzeit einzusehen.

In Kärnten bestehen bereits seit 1985 Programme zum Schutz der Anrainer vor Lärm-Immissionen, welche neben den Aktionsplänen nach wie vor weitergeführt werden. Dazu zählen zum Beispiel die Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern sowie die Projektierung und Umsetzung von Lärmschutzprojekten in Form von Lärmschutzwänden bzw. Wällen. Das Thema Lärm wird aber in sehr vielen anderen Projekten, wie zum Beispiel das vorantreiben von Elektromobilität oder einem Mobilitätsmasterplan, mitbearbeitet.

1. PLANUNGSGEBIET

Betroffene Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen in Kärnten:

Straße	Bezeichnung	von km	bis km
L5	Baldramsdorfer Straße	0,204	0,467
L76	Annabichler Straße	0,000	1,440
L97	Keutschacher Straße	0,000	2,171
L100	Miegererstraße	0,000	1,709
L139	St. Stefaner Straße	0,000	0,877
L140	Gemmersdorfer Straße	0,000	1,089
B70	Packer Straße	89,970	99,900
B70	Packer Straße	121,383	129,658
B70	Packer Straße	142,244	151,904
B70a	Packer Straße Abzw. Wolfsberg/Süd	0,000	0,944
B70c	Packer Straße Abzw. Klagenfurt	0,000	4,420
B70c	Packer Straße Abzw. Klagenfurt	4,900	5,081
B70d	Harbacher Straße	0,000	9,720
B82	Seeberg Straße	1,406	1,863
B82	Seeberg Straße	28,394	33,025
B83	Kärntner Straße	301,377	314,382
B83	Kärntner Straße	335,831	354,715
B84	Faakersee Straße	0,000	3,100
B85	Rosental Straße	41,340	42,135
B86	Villacher Straße	0,110	4,951
B91	Loiblpass Straße	0,000	13,241
B92	Görtschitztal Straße	62,136	64,043
B93	Gurktal Straße	45,431	46,035
B94	Ossiacher Straße	1,377	2,766
B94	Ossiacher Straße	3,661	6,390
B94	Ossiacher Straße	26,150	29,467
B94	Ossiacher Straße	38,734	40,900
B94	Ossiacher Straße	44,513	52,075
B95	Turracher Straße	3,846	23,250
B95	Turracher Straße	24,890	26,511
B98	Millstätter Straße	0,000	6,168
B98	Millstätter Straße	38,582	42,327
B99	Katschberg Straße	88,560	91,230
B100	Drautal Straße	0,102	8,520
B100	Drautal Straße	27,000	36,500
B100	Drautal Straße	41,776	44,980
B111	Gailtal Straße	24,050	30,970

B317	Friesacher Straße	25,363	27,356
B317	Friesacher Straße	29,077	283,150
Gemeindestraßen der Stadt Villach			
Klagenfurter Straße			
Steinwenderstraße			
Tiroler Straße			
Bahnhofstraße			
Vassacher Straße			
Genotteallee			
Ziedler-von-Goerz-Straße			
Villacher Schächtestraße			
Warmbader Straße			
Pestalozzistraße			
Völkendorfer Straße			
Peraustraße			
Bruno-Kreisky-Straße			
Willroiderstraße			
Ringmauergasse			
Drauparkstraße			
Gemeindestraßen der Stadt Klagenfurt am Wörthersee			
Grete-Bittner-Straße			
Pischeldorfer Straße			
Sankt-Veiter-Straße			
Maximilianstraße			
Florian-Gröger-Straße			
Lastenstraße			
Sankt-Veiter-Ring			
Durchlassstraße			
Ebentaler Straße			
Flatschacher Straße			
Schlachthofstraße			
Rudolfsbahngürtel			
Feschnigstraße			
Sankt-Peter-Straße			
Gerberweg			
Dammgasse			

2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

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

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

Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 7 – Wirtschaft, Tourismus und Mobilität
Mießtaler Straße 1
9021 Klagenfurt am Wörthersee
abt7.post@ktn.gv.at

Für die Stadt Klagenfurt:

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

Für die Stadt Villach:

Magistrat der Stadt Villach
Geschäftsgruppe 2 - Bau
Rathausplatz 1
9500 Villach
bau@villach.at

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

3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

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

	Lden (Tag-Abend-Nacht-LärmindeX)	Lnicht (Nacht-LärmindeX)
Straßenverkehrslärm	60 dB	50 dB

Die gesetzlichen Grundlagen für die Durchführung der Lärmaktionsplanung sind:

- Richtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002: Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – (BGBl. I 60/2005 vom 4. Juli 2005)
- Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (BGBl. II 144/2006)
- Kärntner Straßengesetz (LGBl. Nr. 30/2017)
- Kärntner Gemeindeplanungsgesetz (LGBl. Nr. 88/2005)
- Kärntner Umweltplanungsgesetz (LGBl. Nr. 89/2005)
- Kärntner Umgebungslärmverordnung K-ULV, LGBl. Nr. 76/2006 vom 29.12.2006, 7-AL-GVV-321/8/2006
- Kärntner IPPC-Anlagengesetz (LGBl. Nr. 13/2006)
- RiLL Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen in Kärnten (01.02.2011)

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

Angabe der **Grunddaten der strategischen Lärmkarten** (gemäß z.B. §7 BundesLärmV)

– **AGWR II:**

Name: Adress-GWR II

Beschreibung: Adressregister, Gebäude- und Wohnungsregister einschließlich Melde-
daten

Datenstand: 26.01.2016

Abfragedatum: 5.2.2016

Datenhalter: Statistik Austria, Bundesanstalt Statistik Österreich. Guglgasse 13, 1110
Wien

– **Geländedaten:**

Laserscanning Kärnten 2012

– **Bebauungsdaten:**

Laserscanning Kärnten 2012

– **Für die Berechnung verwendetes EDV-Programm und Berechnungsverfahren:**

Berechnungssoftware: IMMI

Hersteller: Wölfel Meßsysteme- Software GmbH + Co. KG

Programmversion: 2016-1

– **Version der Berechnungsvorschrift:**

RVS 04.02.11, einschließlich 2. Abänderung vom 31.03.2009

– **Verkehrs- bzw. Emissionsdaten:**

Die benötigten Verkehrsdaten wurden mit Hilfe von Dauerzählstellen durch die Abtei-
lung 9 des Amtes der Kärntner Landesregierung erhoben. Der Berechnung der strate-
gischen Lärmkarten liegen Zähl- und Emissionsdaten aus dem Jahr 2014 zugrunde. Der prozentuelle
Anteil der Lkw/L (leicht) und Lkw/S (schwer) wurde aus den Zähl- und Emissionsdaten übernommen.
Die Berechnung der Emissionen erfolgt nach RVS 04.02.11 (Version mit Ergänzungs-
blatt 2009).

Aus den Verordnungen der Bezirkshauptmannschaften Kärntens konnten die Ge-
schwindigkeiten für die einzelnen Abschnitte entnommen werden.

Für die Genauigkeit der Berechnungen wurden Daten, die mindestens 500m über den
betroffenen Abschnitt hinausgehen, benötigt. Die Verkehrsstärken für diese Abschnitte
wurden ebenfalls von den Dauerzählstellen übernommen (Daten 2014).

– **Angaben zur Modellbildung:**

Eingangsdaten Gelände bzw. Gebäude:

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

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

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

– **Eingangsdaten Anlagen (Lärmschutzwände, Wälle,...):**

Für die Einpflegung der Anlagen wurden die laufend auf dem neuesten Stand gehaltenen Shapes verwendet.

– **Bodendämpfung:**

Für die Bodendämpfung wurde allgemein der Faktor $G=0,8$ verwendet.

– **Angaben zur Methodik:**

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

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

Anzahl der durch Umgebungslärm betroffenen Einwohner

Gemeinde	L _{den} > 60 dB Schwellenwert	L _{night} > 50 dB Schwellenwert	L _{den} > 55dB	L _{night} > 45 dB
Steindorf am Ossiacher See	139	157	181	195
Lurnfeld	0	0	12	17
Lendorf	59	59	93	115
Hermagor - Pressegger See	193	252	461	534
Millstatt am See	44	53	84	90
Seeboden am Millstätter See	293	327	601	696
Spittal an der Drau	1247	1279	1878	2161
Wolfsberg	503	591	1176	1510
St. Andrä	90	98	206	268
Völkermarkt	222	235	431	548
Eberndorf	89	100	170	191
Friesach	17	20	44	90
Micheldorf	29	42	64	133
Straßburg	12	12	26	35
Althofen	13	24	29	32
Mölbling	48	65	132	215
Kappel am Krappfeld	6	11	18	22
St. Georgen am Längsee	3	15	23	30
Frauenstein	46	57	83	88
St. Veit an der Glan	461	520	752	782
Treffen am Ossiacher See	197	206	397	467
Weißenstein	32	34	63	79
Wernberg	140	153	226	246
Finkenstein am Faaker See	47	57	131	146
Arnoldstein	39	52	76	78
Villach	13609	17555	21895	28917
Klagenfurt am Wörthersee	7134	8239	12430	13884
Feldkirchen in Kärnten	255	312	637	727
Moosburg	79	92	199	266

Gemeinde	L _{den} > 60 dB Schwellenwert	L _{night} > 50 dB Schwellenwert	L _{den} > 55dB	L _{night} > 45 dB
Krumpendorf am Wörthersee	239	245	328	356
Poggersdorf	13	13	20	25
Grafenstein	8	12	20	24
Ebenthal in Kärnten	157	168	243	303
Magdalensberg	0	0	0	0
Köttmannsdorf	110	122	146	162
Maria Rain	73	79	280	342
Ferlach	146	160	299	332

Anteil der durch Umgebungslärm betroffenen Einwohner an der Bevölkerung in %

Gemeinde	L _{den} > 60 dB Schwellenwert	L _{night} > 50 dB Schwellenwert	L _{den} > 55dB	L _{night} > 45 dB
Steindorf am Ossiacher See	3,7	4,2	4,8	5,2
Lurnfeld	0,0	0,0	0,5	0,7
Lendorf	3,4	3,4	5,3	6,6
Hermagor - Pressegger See	2,8	3,7	6,8	7,9
Millstatt am See	1,3	1,5	2,4	2,6
Seeboden am Millstätter See	4,6	5,2	9,5	11,0
Spittal an der Drau	8,1	8,3	12,1	14,0
Wolfsberg	2,0	2,4	4,7	6,0
St. Andrä	0,9	1,0	2,0	2,7
Völkermarkt	2,0	2,1	3,9	5,0
Eberndorf	1,5	1,7	2,9	3,3
Friesach	0,3	0,4	0,9	1,8
Micheldorf	2,8	4,1	6,3	13,0
Straßburg	0,6	0,6	1,2	1,7
Althofen	0,3	0,5	0,6	0,7
Mölbling	3,6	4,9	10,0	16,3
Kappel am Krappfeld	0,3	0,6	0,9	1,1
St. Georgen am Längsee	0,1	0,4	0,6	0,8
Frauenstein	1,3	1,6	2,3	2,4
St. Veit an der Glan	3,7	4,2	6,0	6,3
Treffen am Ossiacher See	4,5	4,7	9,0	10,6
Weißenstein	1,1	1,2	2,1	2,7
Wernberg	2,5	2,7	4,1	4,4

Gemeinde	L _{den} > 60 dB Schwellenwert	L _{night} > 50 dB Schwellenwert	L _{den} > 55dB	L _{night} > 45 dB
Finkenstein am Faaker See	0,5	0,6	1,5	1,6
Arnoldstein	0,6	0,7	1,1	1,1
Villach	22,1	28,5	35,5	46,9
Klagenfurt am Wörthersee	7,1	8,3	12,5	13,9
Feldkirchen in Kärnten	1,8	2,2	4,5	5,1
Moosburg	1,8	2,0	4,4	5,9
Krumpendorf am Wörthersee	6,9	7,0	9,4	10,2
Poggersdorf	0,4	0,4	0,6	0,8
Grafenstein	0,3	0,4	0,7	0,8
Ebenthal in Kärnten	2,0	2,1	3,1	3,9
Magdalensberg	0,0	0,0	0,0	0,0
Köttmannsdorf	3,7	4,1	4,9	5,5
Maria Rain	2,8	3,1	10,9	13,3
Ferlach	2,0	2,2	4,2	4,6

6. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

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

Als Kennzahl zur Klassifizierung der Gebiete wurde der Einwohnergleichwert (EGW) verwendet. Bei dieser Bewertung wird nicht nur die Anzahl der betroffenen Anrainer berücksichtigt, sondern auch die Höhe der berechneten Schwellwertüberschreitung. Für eine Überschreitung von z.B. 10 dB ergibt sich ein Gewichtungsfaktor von 2. Für diese prioritär behandelten Hot-Spots werden detaillierte Maßnahmenbündel ausgearbeitet.

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

6.1 BEZIRK KLAGENFURT-STADT

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

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

Alle Abschnitte liegen in der Stadtgemeinde Klagenfurt am Wörthersee.

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

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

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

6.2 BEZIRK KLAGENFURT-LAND

Gegenstand der Untersuchung sind folgende Straßenzüge:

- B70 Packer Straße
- B83 Kärntner Straße
- B85 Rosental Straße
- B91 Loiblpass Straße
- B92 Görtschitztal Straße
- B95 Turracher Straße
- L100 Miegerer Straße

Diese Abschnitte führen durch folgende Gemeinden:

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

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

Für die genaue Darstellung siehe Kapitel 9.2.

6.3 BEZIRK VILLACH-STADT

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

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

Diese Abschnitte führen alle durch die Gemeinde Villach.

- **Hot-Spot 1:**

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

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

- **Hot-Spot 2:**

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

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

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

6.4 BEZIRK VILLACH-LAND

Gegenstand der Untersuchung sind folgende Straßenzüge:

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

Diese Abschnitte führen durch folgende Gemeinden:

- Arnoldstein
- Finkenstein am Faaker See
- Paternion
- Treffen am Ossiachersee
- Weißenstein
- Wernberg

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

Der untersuchte Bereich umfasst offene Bebauung mit Wohnnutzung.

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

6.5 BEZIRK SPITTAL AN DER DRAU

Gegenstand der Untersuchung sind folgende Straßenzüge:

- B98 Millstätter Straße
- B99 Katschberg Straße
- B100 Drautal Straße
- L5 Baldramsdorfer Straße

Diese Abschnitte führen durch folgende Gemeinden:

- Lendorf
- Lurnfeld
- Millstatt am See
- Seeboden am Millstätter See
- Spittal an der Drau

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

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

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

6.6 BEZIRK WOLFSBERG

Gegenstand der Untersuchung sind folgende Straßenzüge:

- B70 Packer Straße
- B70a Packer Straße Abzw. Wolfsberg
- L139 St. Stefaner Straße
- L40 Gemmersdorfer Straße

Diese Abschnitte führen durch folgende Gemeinden:

- St. Andrä
- Wolfsberg

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

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

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

6.7 BEZIRK VÖLKERMARKT

Gegenstand der Untersuchung sind folgende Straßenzüge:

- B70 Packer Straße
- B82 Seeberg Straße

Diese Abschnitte führen durch folgende Gemeinden:

- Eberndorf
- Völkermarkt

Anmerkung:

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

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

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

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

6.8 BEZIRK SANKT VEIT AN DER GLAN

Gegenstand der Untersuchung sind folgende Straßenzüge:

- B82 Seeberg Straße
- B94 Ossiacher Straße
- B317 Friesacher Straße

Diese Abschnitte führen durch folgende Gemeinden:

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

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

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

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

6.9 BEZIRK HERMAGOR

Gegenstand der Untersuchung sind folgende Straßenzüge:

- B111 Gailtal Straße

Alle Abschnitte befinden sich in der Gemeinde Hermagor.

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

Für die genaue Darstellung siehe Kapitel 9.9.

6.10 BEZIRK FELDKIRCHEN

Gegenstand der Untersuchung sind folgende Straßenzüge:

- B93 Gurktal Straße
- B94 Ossiacher Straße
- B95 Turracher Straße.

Diese Abschnitte führen durch folgende Gemeinden:

- Feldkirchen in Kärnten
- Steindorf am Ossiacher See

Auch im Bezirk Feldkirchen hat eine Hot-Spot-Analyse keinen Bereich mit einem hohen Einwohnergleichwert ergeben.

Für die genaue Darstellung siehe Kapitel 9.10.

7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Die Öffentlichkeit wurde in die Aktionsplanung Kärnten entsprechend dem Kärntner Umweltplanungsgesetz (insbesondere §8 und §10) eingebunden (entsprechend den Angaben im Kärntner Straßengesetz §70). Darin ist vorgesehen, dass ein Entwurf zur Aktionsplanung innerhalb der Frist von 4 Wochen während der Amtsstunden zur öffentlichen Einsichtnahme aufliegt und dass innerhalb der Frist jedermann, der ein Interesse glaubhaft macht, zum Entwurf Stellung nehmen kann.

Der Entwurf war unter folgender Adresse einzusehen:

Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 7 – Wirtschaft, Tourismus und Mobilität
Mießtaler Straße 1
9021 Klagenfurt am Wörthersee

Der Beginn und das Ende der Auflagefrist von 4 Wochen wurde in der Kärntner Landeszeitung am 01.06.2018 veröffentlicht. Somit endete die Frist für Stellungnahmen mit dem 29.06.2018.

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

Zusätzlich wurde der Entwurf auf <http://www.lärminfo.at> veröffentlicht.

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

Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 7 – Wirtschaft, Tourismus und Mobilität
Mießtaler Straße 1
9021 Klagenfurt am Wörther See

e-mail – Adresse: abt7.post@ktn.gv.at

Fax: 050/536-17070

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

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

8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

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

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

BEZIRK KLAGENFURT-STADT

Straße	LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
B70	Kuess	144,200	85	3,0	38.000	1986
B70	Umfahrung Aich	144,600	200	3,0	30.000	1986
B70	Umfahrung Aich – Ergänzung	144,800	400	k.a.	100.000	1995
B70	Haus Ruess	145,870	56	3,0	28.000	1991
B70	Osteinfahrt Klagenfurt	146,543	235	3,5	107.000	1999
B70c	Jantschgasse	3,325	500	3,0	225.000	2010
B70c	LSW-Privat, Westausfahrt Klagenfurt	3,530	600	5,0	k.a.	2010
B70d	Südring / St. Ruprecht	4,500	523	2,5	405.000	2012
B70d	Südring, Kreuzung mit B91	5,260	150	3,0	60.600	1998
B70d	LSW-Privat, A. u. S. Sima	5,526	24	2,0	k.a.	2010
B70d	Sumpfweg	7,585	190	3,0	99.950	2006
B83	Lendorf Teil 1	301,750	200	3,0	70.000	1995
B83	Lendorf Teil 2	301,950	50	4,0	15.000	1995
B83	Lendorf Teil 3	302,000	260	4,0	100.000	1995
B83	Lendorf Süd Teil 1	302,755	115	3,5	70.000	1995
B83	Lendorf Süd Teil 2	302,885	130	3,5	38.000	1995
B83	Haus Lanjus	310,070	230	3,0	67.000	1994
B91	Hollenburger Str. Kometter	3,300	140	2,5	k.a.	k.a.
B91	Südausf. Klgt. (Neudorf) Teil 2	3,634	710	4,0	228.000	1992
B91	Südausf. Klgt. (Neudorf) Teil 1	3,848	620	2,5	191.000	1992
B91	Rundblickw./Aussichtsstr. LSW 2+3	4,500	258	3,0	162.000	2016
B91	Südausf. Klgt. Ergänzung Teil 2	4,550	110	2,3	36.000	1998
B91	Rundblickw./Aussichtsstr. LSW 1	4,800	132	4,0	101.000	2016
B95	Umlegung Lendorf Teil 2	4,200	1460	2,0	146.000	1995
B95	Umlegung Lendorf Teil 1	4,200	1030	2,0	103.000	1995
B95	Pitzelstätten (Einzelobjekt)	5,590	126	2,0	40.000	1995
B95	Wölfnitz Teil 1 (Süd)	6,157	1373	k.a.	320.000	1993

B95	Wölfnitz Teil 2 (Nord)	7,409	358	2,0	110.000	1993
B95	Ponfeld 1	8,748	220	2,7	86.350	2009
L97	Viktring	1,650	470	2,5	235.000	2008

BEZIRK KLAGENFURT-LAND

Straße	LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
B70	Siedlung Schloss Rain	142,410	120	2,30	64.000	1990
B70	Niederdorf-Messnersiedlung	142,830	666	2,50	147.000	1988
B91	Südausf. Klgt. Teil 4 (Lambichl)	4,910	110	2,00	40.000	1992
B91	Südausf. Klgt. Ergänzung Teil 1	4,940	65	2,50	22.000	1998
B91	Südausf. Klgt. Teil 3 (Lambichl)	5,055	80	1,50	21.000	1992
B91	Mauthner	7,000	50	3,30	38.106	2006
B91	Kirschentheuer Teil 1	12,290	340	2,00	41.000	1997
B91	Kirschentheuer Teil 4	12,600	70	3,50	30.000	1997
B91	Kirschentheuer Teil 2	12,715	110	2,00	33.000	1997
B91	Kirschentheuer Teil 3b	12,825	100	2,00	9.000	1997
B91	Kirschentheuer Teil 3a	13,000	50	1,50	3.500	1997
B95	Moosburg	13,500	281	2,00	190.000	2009

BEZIRK VILLACH-STADT

Straße	LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
B83	Wernberg Ortszentrum	336,988	114	2,0	34.000	1997
B83	Wernberg 1	338,020	420	2,5	155.000	1997
B83	Wernberg 2	338,440	180	3,5	90.000	1998
B83	Wernberg Teil 2	339,400	540	2,7	155.000	1995
B83	LSW Hans Leeb Weg Zauchen	339,424	476	4,7	277.125	2009
B83	Zauchen Teil 1	339,435	470	2,5	160.000	1995
B83	Villach Ost Wand 1	341,135	420	2,5	180.000	1989
B83	Villach Ost – Fleetseeweg	341,370	230	2,0	30.000	1990
B83	Villach Ost Wand 2	341,633	200	2,0	160.000	1989
B83	Villach Ost (Neulandskron)	342,510	170	2,0	58.000	1991
B83	LSW-Privat	342,920	70	2,5	k.a.	k.a.
B83	Villach Ost - Wand 5	343,005	145	2,5	45.000	1989
B83	Villach Ost – Wand 7	343,588	274	2,0	81.000	1989
B83	Villach Ost, Haus Kaspar	343,630	55	1,8	15.000	1999
B83	Villach, Tschinowitzer Weg	346,240	280	2,5	160.000	1994
B84	LSW-Privat	0,820	38	2,2	k.a.	2008
B84	Maria Gail Ergänzung	2,543	256	3,0	66.000	1995
B84	Maria Gail Alt	2,733	66	1,0	10.000	1990

B86	Pogöriach Teil 2 (Ostseite)	1,895	172	2,0	47.000	1987
B86	Pogöriach Teil 1 (Westen)	1,920	130	2,0	38.000	1987
B86	LSW-Privat	2,250	15	2,0	k.a.	2001
B86	Vorgartenstraße	2,577	360	2,3	190.000	2006
B86	Möltschach Nord Wand 1 +2	3,700	320	2,0	181.200	2011
B86	Möltschach Süd Wand 4	4,500	152	3,2	12.192	2012
B94	Villach St. Ruprecht Teil 1	48,430	350	2,5	100.000	k.a.
B94	Villach St. Ruprecht Teil 2	48,450	420	2,0	30.000	k.a.
B94	Zwischenbergen	49,903	313	2,3	78.500	1992
B94	Villach Ost - Wand 8	51,180	264	2,0	83.000	1990
B94	Villach Ost – Wand 6	51,570	300	2,5	51.000	1990
B100	Villach Nord Teil 1 (Vassach)	0,000	700	2,0	205.000	1997
B100	LSW-Privat	0,270	240	2,0	k.a.	k.a.
B100	St. Leonhard	0,410	200	2,5	95.000	2007
B100	Gritschacher Straße	1,550	140	2,0	k.a.	2014
B100	Villach Nord Teil 2 (Rennstein)	1,644	176	1,5	45.000	1997
L49	LSW-Privat	0,000	210	2,0	k.a.	k.a.
L49	LSW-Privat	0,240	80	3,0	k.a.	2007

BEZIRK VILLACH-LAND

Straße	LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
B83	Haus Mikl in Hart	353,980	30	k.a.	13.500	1994
B83	LSW-Privat	354,173	50	3,9	36.120	2007
B98	LSW-Privat	34,840	265	2,3	k.a.	k.a.
B100	Töplitsch	8,143	1560	2,5	510.000	2006
B100	LSW Töplitsch Nord	10,000	497	2,5	350.000	2009
B100	LSW Am Zödl	15,315	85	2,5	24.223	2009
B100	LSW-Privat	16,336	83	2,7	k.a.	k.a.

BEZIRK WOLFSBERG

Straße	LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
B70	Kindergarten Wolfsberg	91,640	180	3,3	74.169	1994
B70	Lavantbrücke Wolfsberg	92,400	30	1,0	5.000	1995
B70	LSW-Privat	92,687	50	2,8	18.000	2007
B70	LSW-Privat	93,640	60	2,1	k.a.	2005
B70	Kleinedling 2	94,300	410	3,0	350000	2014
B70	Bereich Kreuzung – Kleinedling	94,800	562	3,5	k.a.	2009
B70	St. Stefan Kleinedling 1	95,000	612	3,2	470.000	2009
B70	Wölzing	98,814	147	3,5	115.700	2003

B70a	B70a – Autobahnzubringer A2	0,000	186	5,0	105.000	2010
------	-----------------------------	-------	-----	-----	---------	------

BEZIRK SANKT VEIT AN DER GLAN

Straße	LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
B317	Parkplatz Umfahrung Hirt	32,220	125	2,0	12.500	1989
B317	Umfahrung Mölbling Teil 1	272,000	150	1,0	7.500	1994
B317	Umfahrung Mölbling Teil 2	273,000	980	2,0	116.000	1994
B317	Umfahrung Mölbling Teil 3	273,260	60	1,0	9.000	1994
B317	Dürnfeld Teil 1	276,320	300	2,0	30.000	2001
B317	Dürnfeld Teil 2	276,410	490	2,0	56.000	2001
B317	Mail Teil 1	281,370	250	3,5	40.000	2001
B317	Mail Teil 2	281,700	112	3,0	45.000	2001

BEZIRK FELDKIRCHEN

Straße	LS-Maßnahme	Bei km	Länge in m	Höhe in m	Baukosten in Euro	Baujahr
B94	Feldkirchen Ost Teil 2	26,420	380	2,5	240.011	2003
B94	Feldkirchen Ost Teil 1	26,530	500	2,5	193.050	2003
B94	Feldkirchen Milesistraße	27,820	122	2,5	140.000	2003
B94	Feldkirchen Milesistraße	27,840	129	2,0	47.250	2003
B95	Laboisen	21,920	340	4,0	157.000	1995
B95	Waiern 1	25,100	370	3,7	276.000	2008
B95	Waiern 2	25,600	220	3,5	81.400	2007

9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG

Für die Untersuchungen wurden zur Ermittlung der Erfordernis von Maßnahmen im Rahmen der Aktionsplanung der L_{Night} und die Anzahl der betroffenen Personen, die mit Hauptwohnsitz gemeldet sind, herangezogen. Unter einem Hauptwohnsitz (HWS) wird daher im Rahmen der Aktionsplanung eine „Person, gemeldet mit Hauptwohnsitz“ verstanden. Auf den L_{den} wurde in weiterer Folge nicht eingegangen, da erfahrungsgemäß der Beurteilungszeitraum L_{Night} verhältnismäßig höhere Grenzwertüberschreitungen mit sich bringt. Dies resultiert aus dem reduzierten Grundgeräuschpegel und der im Schnitt höher gefahrenen Geschwindigkeiten, was vom einzelnen Anrainer darüber hinaus als belastender empfunden wird.

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

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

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

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

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

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

3.) Aufbringung eines lärmarmen Straßenbelages im Falle einer zukünftigen Fahrbahnsanierung um Abrollgeräusche möglichst gering zu halten. An ausgewählten Straßenzügen werden laufend Messungen (vor und nach der Sanierung) vorgenommen um neben der Wirkung des lärmarmen Belages auch die Veränderungen der Wirksamkeit über die ersten Jahre zu untersuchen.

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

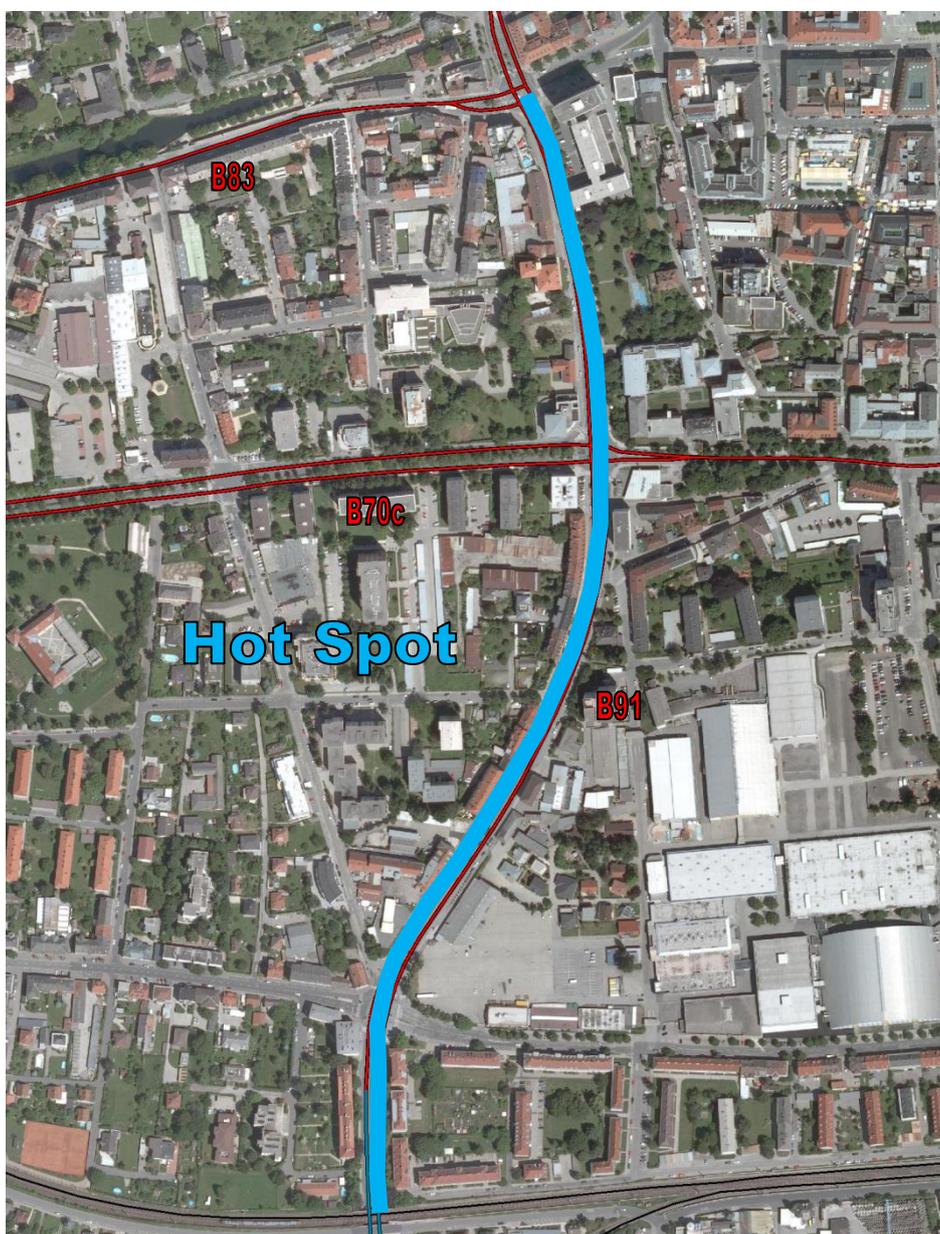
9.1 BEZIRK KLAGENFURT-STADT

Im Bezirk Klagenfurt Stadt befinden sich 8.239 Anrainer in einem Pegelbereich über dem Grenzwert.

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

Hot-Spot:

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



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

Maßnahmenbündel:

In diesem Maßnahmenbündel ist die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

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

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

9.2 BEZIRK KLAGENFURT-LAND

Im Bezirk Klagenfurt-Land liegen 891 hauptgemeldete Anrainer in einem Pegelbereich über dem Grenzwert. Die anteilmäßige Aufteilung der Betroffenen nach Gemeinden ist der Tabelle „Betroffene im Bezirk Klagenfurt-Land“ zu entnehmen.

Gemeinde	Betroffene
Ebenthal in Kärnten	168
Ferlach	160
Grafenstein	12
Köttmannsdorf	122
Krumpendorf am Wörthersee	245
Magdalensberg	0
Maria Rain	79
Moosburg	92
Poggersdorf	13

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

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

9.3 BEZIRK VILLACH-STADT

Im Bezirk Villach-Stadt befinden sich 17.555 hauptgemeldete Anrainer in einem Pegelbereich über dem Grenzwert.

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

Hot-Spot:

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

Hot-Spot 1:

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



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

Maßnahmenbündel:

In diesem Maßnahmenbündel ist die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

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

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

Hot-Spot 2:

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



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

Maßnahmenbündel:

In diesem Maßnahmenbündel ist die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Weiters wird vorgeschlagen bei einer zukünftigen Fahrbahnsanierung in diesem Bereich einen lärmarmen Belag zu verwenden, da dies innerorts oft die einzige straßenseitig

realisierbare Maßnahme zur Lärmreduktion ist. Um Rollgeräusche möglichst gering zu halten, ist bei der Herstellung der lärmarmen Deckschicht besonders auf die Qualität der Verarbeitung zu achten.

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

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

9.4 BEZIRK VILLACH-LAND

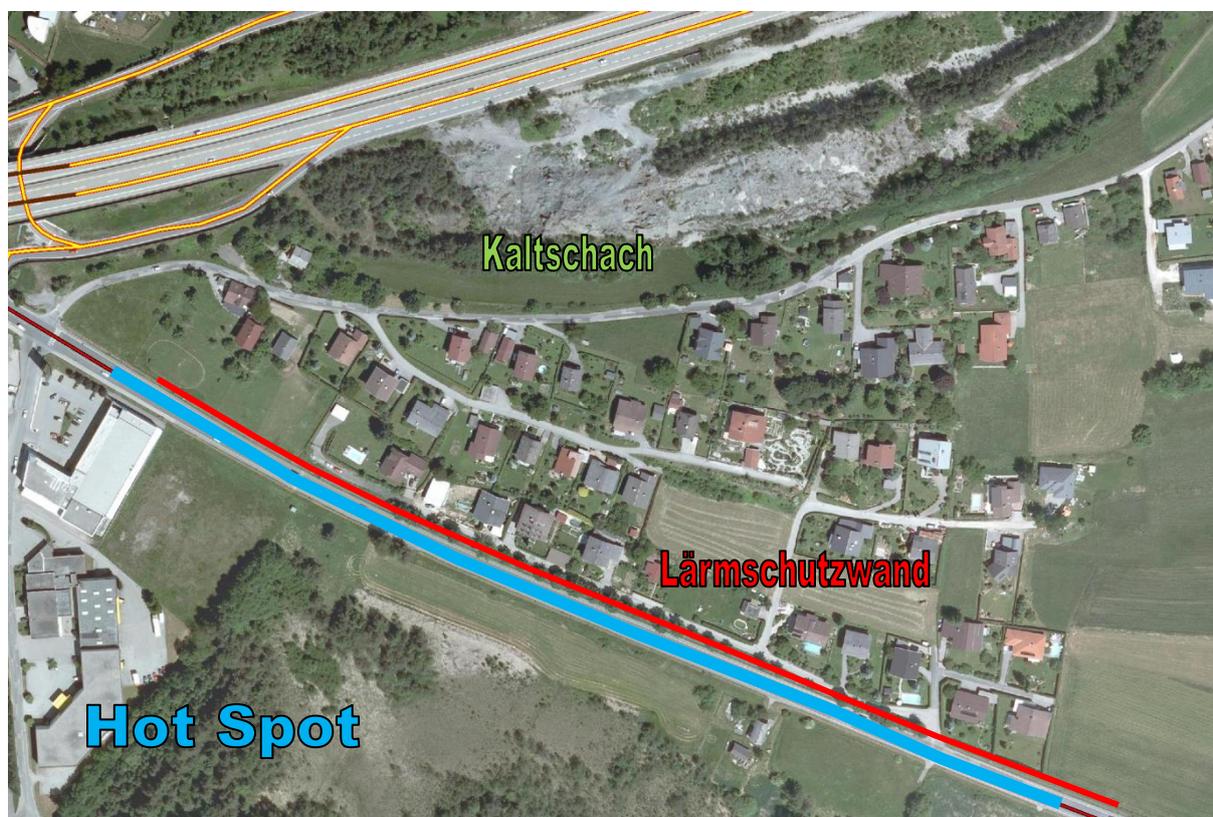
Im Bezirk Villach-Land liegen 502 hauptgemeldete Anrainer in einem Pegelbereich über dem Grenzwert. Die anteilmäßige Aufteilung der Betroffenen nach Gemeinden ist der Tabelle „Betroffene im Bezirk Villach Land“ zu entnehmen.

Gemeinde	Betroffene
Arnoldstein	52
Finkenstein am Faaker See	57
Treffen am Ossiachersee	206
Weißenstein	34
Wernberg	153

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

Hot-Spot:

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



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

Maßnahmenbündel:

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

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

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

9.5 BEZIRK SPITTAL AN DER DRAU

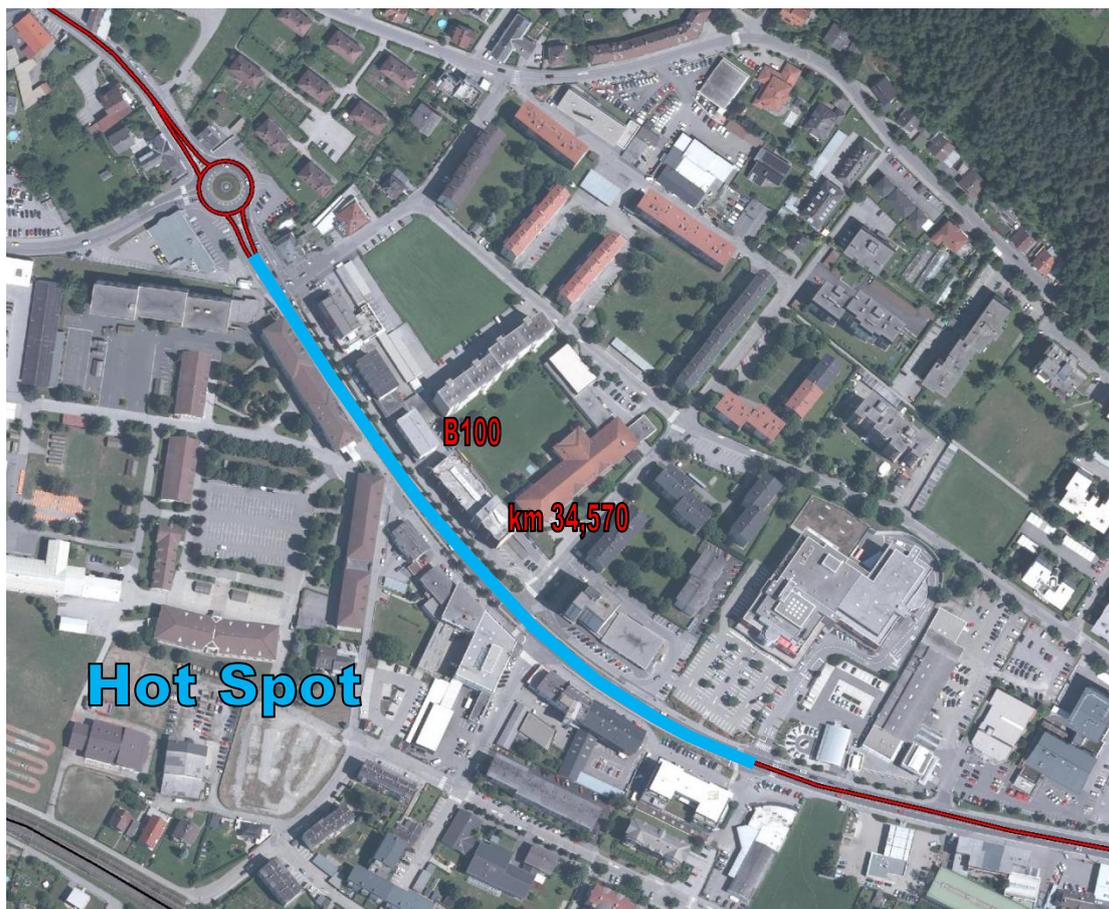
Im Bezirk Spittal an der Drau befinden sich 1.718 hauptgemeldete Anrainer in einem Pegelbereich über dem Grenzwert. Die anteilmäßige Aufteilung der Betroffenen nach Gemeinden ist der Tabelle „Betroffene im Bezirk Spittal an der Drau“ zu entnehmen.

Gemeinde	Betroffene
Lendorf	59
Lurnfeld	0
Millstatt am See	53
Seeboden	327
Spittal an der Drau	1279

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

Hot-Spot:

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



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

Maßnahmenbündel:

In diesem Maßnahmenbündel ist die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

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

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

9.6 BEZIRK WOLFSBERG

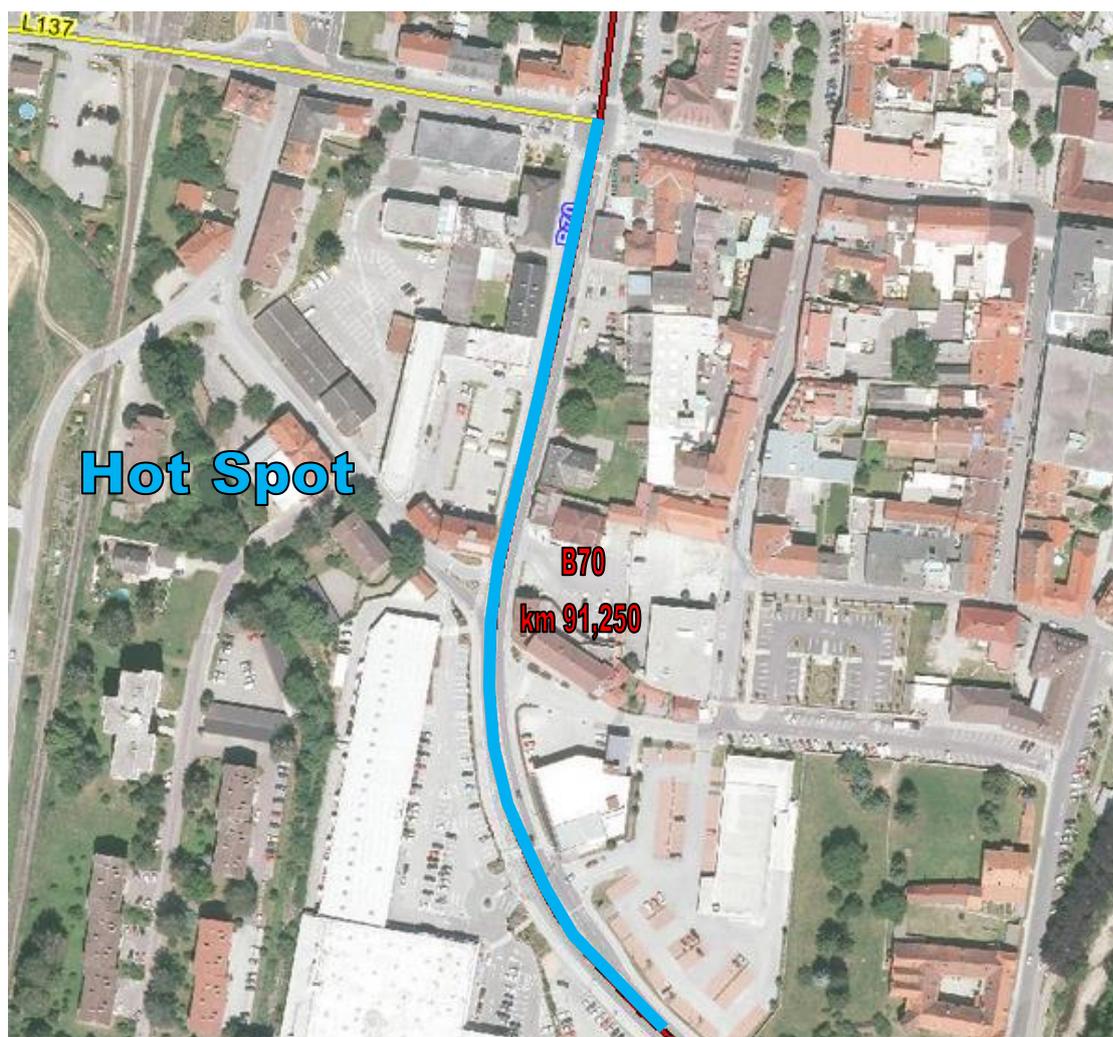
Im Bezirk Wolfsberg liegen 689 hauptgemeldete Anrainer in einem Pegelbereich über dem Grenzwert. Die anteilmäßige Aufteilung der Betroffenen nach Gemeinden ist der Tabelle „Betroffene im Bezirk Wolfsberg“ zu entnehmen.

Gemeinde	Betroffene
Sankt Andrä	98
Wolfsberg	591

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

Hot-Spot:

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



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

Maßnahmenbündel:

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

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

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

9.7 BEZIRK VÖLKERMARKT

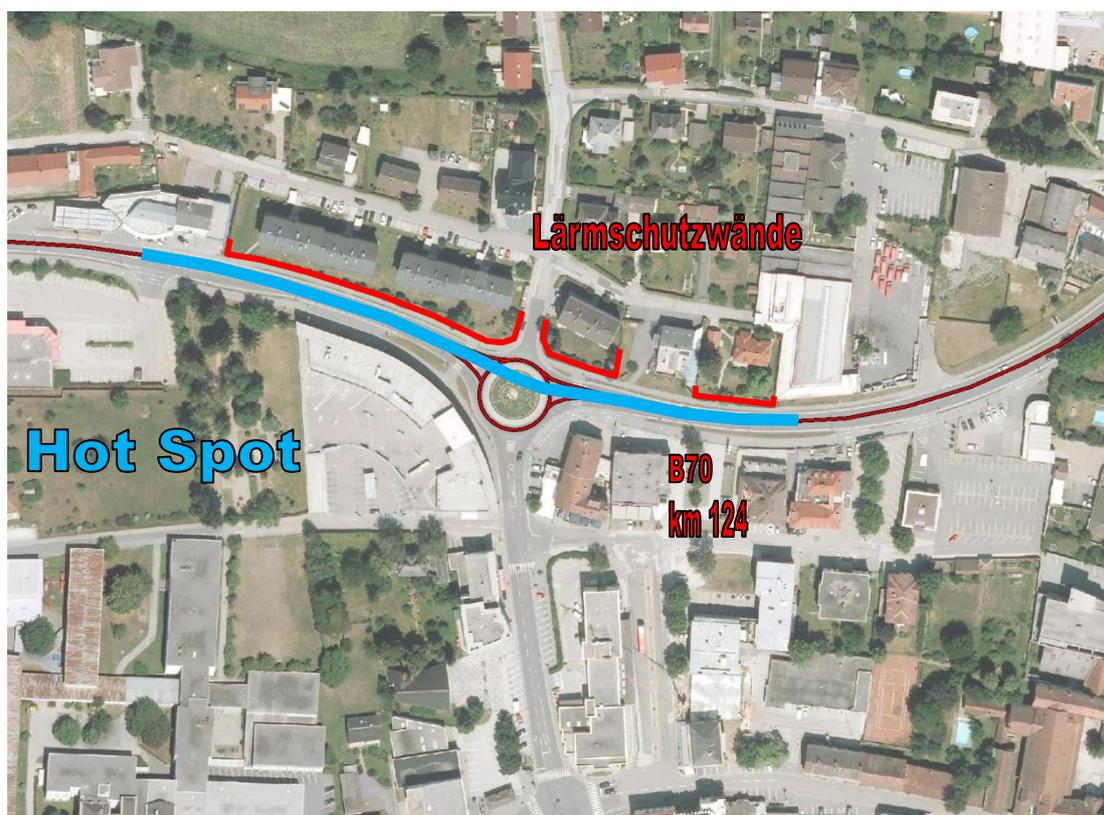
Im Bezirk Völkermarkt liegen 335 hauptgemeldete Anrainer in einem Pegelbereich über dem Grenzwert. Die anteilmäßige Aufteilung der Betroffenen nach Gemeinden ist der Tabelle „Betroffene im Bezirk Völkermarkt“ zu entnehmen.

Gemeinde	Betroffene
Eberndorf	100
Völkermarkt	235

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

Hot-Spot:

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



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

Maßnahmenbündel:

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

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

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

9.8 BEZIRK SANKT VEIT AN DER GLAN

Im Bezirk Sankt Veit an der Glan befinden sich 766 hauptgemeldete Anrainer in einem Pegelbereich über dem Grenzwert. Die anteilmäßige Aufteilung der Betroffenen nach Gemeinden ist der Tabelle „Betroffene im Bezirk Sankt Veit an der Glan“ zu entnehmen.

Gemeinde	Betroffene
Althofen	24
Frauenstein	57
Friesach	20
Kappel am Krappfeld	11
Micheldorf	42
Möbling	65
Sankt Georgen am Längsee	15
Sankt Veit an der Glan	520
Straßburg	12

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

Hot-Spot:

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



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

Maßnahmenbündel:

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

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

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

9.9 BEZIRK HERMAGOR

Im Bezirk Hermagor liegen 252 hauptgemeldete Anrainer in einem Pegelbereich über dem Grenzwert. Alle Betroffenen befinden sich in der Gemeinde Hermagor.

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

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

9.10 BEZIRK FELDKIRCHEN

Im Bezirk Feldkirchen liegen 469 hauptgemeldete Anrainer in einem Pegelbereich über dem Grenzwert. Die anteilmäßige Aufteilung der Betroffenen nach Gemeinden ist der Tabelle „Betroffene im Bezirk Feldkirchen“ zu entnehmen.

Gemeinde	Betroffene
Feldkirchen in Kärnten	312
Steindorf am Ossiacher See	157

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

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

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

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

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

Die tatsächliche Umsetzung von baulichen Maßnahmen wie die Errichtung von Lärmschutzwänden oder die Aufbringung von lärmarmen Deckschichten erfolgt in Abstimmung der zuständigen Abteilungen innerhalb des Amtes der Kärntner Landesregierung. Selbstverständlich werden bei solchen Entscheidungen auch die Gemeinde und die betroffenen Anrainer mit einbezogen.

11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

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

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

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

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

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

Gesamtverkehrsplanung

- Nah- und Regionalverkehrsplan
- MoMaK 2035 (Mobilitäts masterplan Kärnten)
- Verkehrspolitik (verkehrspolitische Leitlinien): In künftigen Revisionen dieser Rahmenplanung wird der Schutz vor Verkehrslärm verstärkt zu berücksichtigen sein.
- Netzplanung: Bei der Planung von Verkehrsinfrastruktur ist bei der Netzgestaltung auf den Lärmschutz Rücksicht zu nehmen
- ÖPNV-Planung: Die weitere Attraktivierung des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln kann durch die Veränderung der Verkehrsmittelwahl die Reduktion von Verkehrslärm unterstützen, daraus ergibt sich die Notwendigkeit nach einer intensiven Förderung des öffentlichen Verkehrs.
- Angebot Park+Ride: Durch eine weitere Verbesserung des Angebots an Park+Ride-Möglichkeiten können erfahrungsgemäß die Kfz-Fahrten in den Zentrumsbereichen von Städten reduziert werden. Das Angebot an Stellplätzen sollte dabei soweit wie möglich in die Region gelegt werden, um den Anteil des Pkw an der gesamten Weglänge möglichst gering zu halten. Mit dem Angebot an P+R-Stellplätzen muss auch das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert werden.
- Planung Nichtmotorisierter Verkehr: Die Verbesserung des Angebots für den nichtmotorisierten Verkehr kann durch die Reduktion des Kfz-Verkehrs die Reduktion von Verkehrslärm unterstützen
- Planung Ruhender Verkehr: Durch entsprechende Planung und Information über den ruhenden Verkehr kann der Parksuchverkehr eingeschränkt werden

- Insgesamt sind in der Verkehrspolitik Maßnahmen zu setzen, die eine Veränderung des Modal Splits im Sinne der Verringerung des Kfz-Verkehrs beeinflussen.
- Auf übergeordneter Ebene (staatenübergreifende Regelungen) sind die Bemühungen zu einer Verringerung der Emissionsgrenzwerte in der Reifenlärm-Verordnung zu verstärken
- Förderung alternativer Mobilität (z.B. Elektromobilität, ...)
- Förderung des innerstädtischen Radverkehrs (z.B. Ausbau des Radwegenetzes, ...)
- Attraktivierung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene: Wesentliche Projekte im Land Kärnten sind dafür:
 - Umsetzung der Koralmbahn
 - Umsetzung der Zentralraum-Hochleistungsstrecke auf der vorgeschlagenen Trasse

Raumplanung

Durch die Konzeption der Siedlungsstruktur, der Zuordnung von Flächen verschiedener Schutzansprüche usw. können Nutzungskonflikte aus der Sicht des Lärmschutzes vermieden werden. Durch die Beeinflussung der Mobilität (Verringerung der Verkehrsleistung, Verkehrsmittelwahl) kann langfristig ein Beitrag zur Reduktion der Lärmimmissionen geleistet werden. Die Umsetzung der Planung kann durch die Bindung an Förderungsmittel forciert werden (z.B. Wohnbauförderung gebunden an den Nachweis der Einhaltung der Lärmimmissionsgrenzwerte)

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

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

12. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN

Die notwendigen Finanzmittel für die Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen werden aus dem Landesbudget zur Verfügung gestellt sofern sie im Rahmen des jährlichen Landesvoranschlags durch den Kärntner Landtag beschlossen werden.

In den letzten Jahren wurde im Schnitt ca. € 1 Mio. Euro vom Land Kärnten in den Lärmschutz an Landesstraßen (straßenseitig und objektseitig) investiert.

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

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

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

14. SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN

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

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

Betroffene Hauptwohnsitze nach den Maßnahmen in den Hot Spots: 29.212 HWS

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

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

15. BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN

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

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

16. ZUSAMMENFASSUNG FÜR DIE EU- BERICHTERSTATTUNG

16.1 Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 3

Name des Lärmaktionsplans	Amt der Kärntner Landesregierung - Straßen außer A&S in Kärnten
Gesamtkosten (in Euro)	2.040.000,- Die verfügbaren Finanzmittel sind im Rahmen des jährlichen Landesvoranschlages durch den Kärntner Landtag zu beschließen.
Beschlussdatum des Lärmaktionsplans	2018
Enddatum des Lärmaktionsplans	2023
Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung	2.204
Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Lärmaktionsplans	L _{den} 60dB, L _{Night} 50dB
Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf)	Durch die, nach der Immissionsberechnung, erfolgten Hot-Spot-Analysen wurden besonders schutzwürdige Gebiete, wie in Kap. 9 angeführt, ausgewiesen. Für eben diese 8 Hot-Spots wurden besondere Maßnahmenbündel ausgearbeitet.
Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans	Einbindung der Öffentlichkeit gemäß Kärntner Umweltplanungsgesetz.
Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz ruhiger Gebiete, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten	Für die identifizierten Hot-Spots werden geeignete Maßnahmenbündel vorgeschlagen. Außerhalb der Hot-Spots wird Lärmschutz standartmäßig gemäß RiLL durchgeführt.

Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans	Laufende Statistik zur Erfassung der geschützten Wohnobjekte. Umweltbericht des Landes Kärnten: www.umwelt.ktn.gv.at
Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen	www.laerminfo.at www.ktn.gv.at (Service – Förderungen – Lärmschutz)

16.2 ANHANG 1: Aktionsplan der Stadt Klagenfurt

KLIMA- UND UMWELTSCHUTZ



Derzeit besteht Handlungsbedarf für die Straßen:

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

Maßnahmen der Aktionsplanung

FINANZIELLE FÖRDERUNGSMASSNAHMEN

- Förderung des Einbaues von Schallschutzfenster.
- Fördermaßnahmen zur Steigerung des Anteils von Elektrofahrzeugen, Errichtung der erforderlichen Infrastruktur (Ladestationen)
- Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs, E-carsharing und Bike-sharing sowie Bündelung aller Mobilitätsdienstleister auf einer digitalen Plattform (MAAS) im Rahmen von national oder international co-finanzierten Demonstrationsprojekten.

VERKEHRSPLANERISCHE UND VERKEHRSPOLITISCHE MASSNAHMEN

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

Ein wesentliches Ziel der beschriebenen Maßnahmen besteht darin, den Anteil der Pkw-Lenker im werktäglichen Personenverkehr zu senken, und zwar zugunsten des Radverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des Anteils der Pkw-Mitfahrer. So soll der Anteil des motorisierten Binnenverkehrs am Modal Split von derzeit 49% auf 40 % bis 2025 reduziert und der Anteil des Radverkehrs verdoppelt werden.

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

- Förderung des nicht motorisierten Verkehrs (Steigerung der Attraktivität von Radwegen, Umsetzung des Radverkehrsmasterplans , Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs durch z.B. 15 Min.-Takt, günstige Jahrestickets)
- Systematisches Mobilitätsmanagement - Mobilitätsberatung (z. B. Fahrgemeinschaften), etc.
- Schaffung einer digitalen Mobilitätsplattform (MAAS)

Dazu wird derzeit ein neuer Gesamtmobilitätsplan Klagenfurt mit Schwerpunkt Öffentlicher Verkehr ausgearbeitet, der auch in der Smart City Strategie Klagenfurt Berücksichtigung findet.

STRASSENERHALTUNG

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

Instandhaltungen sind bauliche Maßnahmen kleineren Umfanges zur Erhaltung der Fahrbahnoberfläche.

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

Ursachen erhöhter Lärmbelastungen:

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

Kontrollen und Instandhaltungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen bewirken Lärmreduzierungen durch:

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

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

RAUMPLANUNG

Als Richtschnur für die Lärmbeurteilung in der Raumplanung liegt die Ö-Norm S 5021 „Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und Raumordnung“ vor. Darin werden für die einzelnen Baulandkategorien Planungsrichtwerte für zulässige Schall - Immissionsbelastung angegeben.

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

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

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

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

Vorgangsweise Stadt Klagenfurt:

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

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

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

Rechtliche Grundlagen zur Umsetzung:

1. Es gibt keine rechtliche Grundlage und Verpflichtung die im Aktionsplan Kärnten vorgeschlagenen Maßnahmen umzusetzen.
2. Es besteht kein Rechtsanspruch der Bürger auf Schallschutzmaßnahmen
3. Es gibt keine Frist zur Umsetzung.

Auswirkungen für die Stadt Klagenfurt:

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

16.3 ANHANG 2: Aktionsplan der Stadt Villach



Bau

Auskunft Ing. Werner Kanatschnig

T 04242 / 205-4016

F 04242 / 205-4099

E werner.kanatschnig@villach.at

Zahl: 00000_Aktionsplan_2018_1c

Villach, 08. Mai 2018

Aktionsplanung Stadtgebiet Villach 2018

Derzeit besteht Handlungsbedarf in der Stadt Villach für die Straßen:

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

Vorgeschlagene Maßnahmen der Aktionsplanung für die Stadt Villach:

VERKEHRSPLANERISCHE UND VERKEHRSPOLITISCHE MASSNAHMEN

Verkehrsplanerische und verkehrspolitische Maßnahmen können als Instrumentarium zur Minderung verkehrsbezogener Immissionen herangezogen werden.

Es gibt erfahrungsgemäß eine Reihe von Maßnahmen, die zwar nur eine geringe Minderung des Mittelungspegels bewirken, jedoch zu einer deutlichen Reduzierung des Anteils Belästigter führen. Mit teils geringem organisatorischem/finanziellen Aufwand ist daher fallweise eine merkbare Verbesserung für Personen/Personengruppen möglich.

Ein wesentliches Ziel besteht darin, den Anteil der Pkw-Lenker im werktäglichen Personenverkehr zu senken, und zwar zugunsten des Radverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des Anteils der Pkw-Mitfahrer. Eine Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund (zu Fuß gehen / Radfahren / Bus- und Bahnbenutzung) ist daher geeignet, den Verkehrslärm nachhaltig zu reduzieren. Die nachstehend angeführten geplanten Maßnahmen entsprechen deshalb den Intentionen der Aktionsplanung:

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

Straßenerhaltung

Straßenerhaltung bedeutet die Durchführung aller Maßnahmen zur Sicherung der Verkehrssicherheit der Straße und ihrer Nebenanlagen sowie Erhaltung der Flüssigkeit des Verkehrs. Instandsetzungen sind bauliche Maßnahmen zur Erhaltung der Fahrbahnoberfläche durch Erneuerung des Straßenoberbaues. Beispielsweise können Schachtabdeckungen und Fahrbahnübergänge bei Brücken lokale Lärmerhöhungen und damit verbundene Belästigungen verursachen:

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

Kontrollen und Instandhaltungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen bewirken Lärmreduzierungen durch:

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

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

LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

RAUMPLANUNG

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

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

- die angestrebte Siedlungsgestaltung und Entwicklung sowie Gliederung der Bauflächen als auch die zeitliche Abfolge der Bebauung unter Berücksichtigung der infrastrukturellen Erfordernisse,
- die Verkehrsabwicklung und die Ausgestaltung des Verkehrswegenetzes,
- geplante flächendeckende Lärmkartierung

Durch die geplante flächendeckende Lärmkartierung auf Basis vorherrschender Verkehrsbelastungen sollen einerseits die für die Wohnbebauung aufgrund des Umweltlärms kritischen Gebieten ausgewiesen werden, bei welchen die Behörde durch Ihre Prüfpflicht die gesetzeskonforme Planung von Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere bei Wohnbauten, auf deren Anforderung hin zu prüfen hat.

Andererseits ist durch die Lärmkartierung im Falle von Umwidmungen sowie der Erstellung von Bebauungsplänen für Wohngebiete eine Basisinformation für eine rasche und fundierte Entscheidungshilfe aus Sicht des verkehrsbedingten Umweltlärms vorhanden, welche eines der wesentlichsten Punkte für eine Wohngebietswidmung darstellt.

Somit:

- Vervollständigung der Lärmkartierung auf das gesamte Stadtgebiet auf Basis der noch zu ergänzenden Verkehrsdaten
- Bereitstellung der Lärmkartierung an die entscheidungsfindenden Abteilungen der Behörde (Baupolizei, Stadt- und Verkehrsplanung)

Durch Bebauungspläne können Maßnahmen normiert werden, die aus Gründen einer zweckmäßigen Bebauung und zur Minimierung betroffener Personen durch Umweltlärm erforderlich sind. So können insbesondere durch die Festlegung nachstehender Vorgaben Schritte gegen überhöhten Umgebungslärm gesetzt werden:

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

Vorgangsweise Stadt Villach:

3. Es gibt einen Grundsatzbeschluss des Gemeinderates im verbauten Stadtgebiet von Villach keine Schallschutzwände an Straßen, weder an Bundes- noch Landesstraßen sowie an Gemeindestraßen, zu errichten.
4. Eine Mitfinanzierung für eine allfällige Errichtung von Schallschutzwänden, wie sie vom Land verlangt wird, wird für die Stadt Villach grundsätzlich abzulehnen sein, zumal die Förderungen an Gemeindestraßen auch zur Gänze von der Stadt getragen werden müssen, obwohl auch dort der überregionale Verkehr zur Belastung beiträgt.
5. Ausarbeitung des flächendeckenden Lärmkatasters auf Basis der vervollständigten Verkehrsdaten inklusive messtechnische Plausibilitätsprüfung zur Qualitätssicherung der Kartendaten.

Rechtliche Grundlagen zur Umsetzung:

1. Es gibt keine rechtliche Grundlage und Verpflichtung die im Aktionsplan Kärnten vorgeschlagenen Maßnahmen umzusetzen.
2. Es besteht kein Rechtsanspruch der Bürger auf Schallschutzmaßnahmen
3. Es gibt keine Frist zur Umsetzung.
4. Es besteht nur die Verpflichtung bis zum Jahr 2018 einen Bericht über die getätigten Maßnahmen über das Land Kärnten der EG (Europäische Gemeinschaft) zu übermitteln.

Auswirkungen für die Stadt Villach:

Hinsichtlich der Meldepflicht an die Europäischen Gemeinschaft im Jahr 2018 kann die Stadt Villach feststellen, dass die Maßnahmen an den betroffenen Gemeindestraßen, wie im Aktionsplan vorgesehen, bereits jetzt schon umgesetzt werden bzw. im Zuge der Stadt- und Verkehrsplanung entsprechend berücksichtigt werden. Für die flächendeckende Ausarbeitung des Lärmkatasters sind entsprechende Mittel im Bereich von ca. € 20.000 bis € 30.000 zu budgetieren – Ergänzung fehlender Verkehrsdaten, Instandhaltung mess- und softwaretechnischer Ausstattung. Weiters ist auch die Einplanung des entsprechenden Arbeitsaufwandes zu berücksichtigen.

Der Sachbearbeiter

Ing. Werner Kanatschnig

