

UMGEBUNGSLÄRM- AKTIONSPLAN

ÖSTERREICH 2024



Straßen außer A&S in Niederösterreich ohne Gemeinden des Ballungsraums Wien

Straßen außer A&S in den in Niederösterreich liegenden Gemeinden des Ballungsraums Wien



AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG



St. Pölten, am 1. März 2024

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 Niederösterreichischen Landesregierung

Abteilung Landesstraßenplanung

3109 St. Pölten

Landhausplatz 1

e-mail: post.st3@noel.gv.at

Zl.: ST3-L-2/096-2016

INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|------|--|----|
| 1. | PLANUNGSGEBIET | 5 |
| 2. | FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE..... | 6 |
| 3. | GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN..... | 7 |
| 4. | ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN..... | 8 |
| 5. | ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND | 9 |
| 6. | ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN | 10 |
| 7. | DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT | 11 |
| 8. | BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG..... | 12 |
| 9. | MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG | 21 |
| 10. | ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN | 24 |
| 11. | LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM | 25 |
| 12. | VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN..... | 31 |
| 13. | GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPLANS | 32 |
| 14. | SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN | 33 |
| 15. | BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN..... | 34 |
| 16. | ZUSAMMENFASSUNG FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG..... | 36 |
| 16.1 | Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 4..... | 37 |
| 16.2 | Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 4 Wien..... | 39 |

EINLEITUNG

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

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

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

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

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

1. PLANUNGSGEBIET

Laut Umgebungslärmrichtlinie soll im Aktionsplan „eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Flughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind“ enthalten sein.

Im Rahmen der vorliegenden Aktionsplanung wurden

- alle Landes- und Gemeindestraßen in den Gemeindegebieten von Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling (Teile des Ballungsraumes Wien) und
- alle maßgeblichen Straßen im Land Niederösterreich ausgenommen der Gemeindegebiete von Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling (Teile des Ballungsraumes Wien)

mit einer jährlichen Verkehrsbelastung von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen berücksichtigt

2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Landesstraßenplanung

3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

Angabe der diesem Teil-Aktionsplan zugrunde liegenden

- Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (BGBl. I Nr. 60/2005)
- Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (BGBl. II Nr. 144/2006)
- Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BGBl. II Nr. 215/2014)
- NÖ Straßengesetz 1999 (LGBl. Nr. 57/2015)

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

- Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen (2019)

| | Tag-Abend-Nacht-Lärmindex | Nacht-Lärmindex |
|--|---------------------------|-----------------|
| Straßenverkehr auf bestehenden Landesstraßen B und L | 60 dB | 50 dB |

- NÖ Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung, ausgegeben am 4. April 2018
Bei Neubaustrecken, die sowohl gemäß § 12 NÖ Straßengesetz 1999, LGBl. 8500, als auch nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung BGBl. I Nr. 14/2014, zu bewilligen sind, gilt die NÖ Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung. Diese Verordnung gilt für betriebsbedingte und baubedingte Schallimmissionen von Straßenbauvorhaben des Landes samt deren Zulaufstrecken,

Die Grenz- und Schwellenwerte basieren hierbei auf die bestehende Umgebungssituation unter Berücksichtigung der Gesundheitsgefährdung und unzumutbaren Belästigungen.

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 Wohnregister einschließlich Meldedaten
Datenstand: 2021
Datenhalter: Statistik Austria, Bundesanstalt Statistik Österreich. Guglgasse 13, 1110 Wien
- Geländedaten
Auf Basis der DTM Laserscandaten wurde ein digitales Geländemodell erstellt.
- Bebauungsdaten
Basis der DTM Laserscandaten wurde ein digitales Geländemodell erstellt.
- Die Berechnungen zur Umgebungslärmrichtlinie werden mit der Software SoundPLAN 8.2 durchgeführt. Für die Aufbereitung der GIS Datensätze kam der ArcGIS Desktop 10 zum Einsatz.
- Die schalltechnischen Berechnungen wurden gemäß § 4 der Bundes-LärmV nach RVS 04.02.11, Umweltschutz, Lärm und Luftschadstoffe, Lärmschutz, November 2021 bzw. der ÖAL 28, November 2021 vorgenommen.
- Verkehrs- bzw. Emissionsdaten:
Die verwendeten Datengrundlagen (Verkehrswerte, Verkehrsaufteilung, Geschwindigkeiten, Fahrbahndecken usw.) wurden vom Amt der NÖ Landesregierung bzw. von den Ballungsraumgemeinden mit Stand 2019 erhoben und entsprechend in digitaler Form aufbereitet.
Die Berechnungen der längenbezogenen Emissionen wurden aufbauend auf die aufbereiteten Daten entsprechend der RVS 04.02.11 unter Berücksichtigung der zugehörigen Definitionen bzw. der Basiswerte für Fahrbahndecken, Anzahl der Fahrzeuge je Klasse, Geschwindigkeiten etc. durchgeführt.
- Angaben zur Modellbildung
Die verwendeten Datengrundlagen wurden vom Amt der NÖ Landesregierung mit Stand 2021 erhoben und entsprechend in digitaler Form aufbereitet.
Beugung: Einfachbeugung = 25 dB, Mehrfachbeugung = 25 dB, Reflexordnung: 1, Gebäude Reflexionsverlust: 0,8 dB, Mittlerer Bodenfaktor: G=0,8, Bodeneffekte aus Straßenoberflächen erzeugen: ja.

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

Die Angabe der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind, können auf [Lärminfo.at](http://laerminfo.at) unter folgendem Link https://www.xn--lrminfo-5wa.at/laermkarten/Betroffene_Umgebungslaerm.html entnommen werden. Die Werte sind dort für den Ballungsraum Wien und außerhalb des Ballungsraums Wien getrennt nach Bundesländern angegeben.

Bei der Angabe der Personen, Wohnungen etc. je Auswertungsgebiet erfolgt keine Unterscheidung nach zuständigen Behörden.

Prinzipiell kann aber festgehalten werden, dass an Landesstraßen B und L durch die, seit dem Jahr 2000 durch das Land Niederösterreich auf Antrag der Förderwerber gesetzten Maßnahmen (passiver Lärmschutz), rd. 11.100 Personen geschützt werden konnten.

Datum der Veröffentlichung der Kartendarstellung der zugehörigen strategischen Lärmkarten unter www.laerminfo.at/Laermkarten: März 2022

6. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

Jeder Bereich mit Schwellenwertüberschreitungen stellt eine verbesserungswürdige Situation dar. Daher sind alle Bereiche mit Schwellenwertüberschreitungen hinsichtlich der Lärmproblematik gleichwertig zu betrachten und es sollen keine „besonderen Lärmprobleme“ als solche definiert werden.

Dies gilt insbesondere für passive Lärmschutzmaßnahmen.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen an Landesstraßen B und L sind im gesamten Landesgebiet des Bundeslandes Niederösterreich (z.B. Lärmschutzwände bzw. -dämme) nur in Ausnahmefällen und unter Erfüllung bestimmter Kriterien (z.B. Errichtungskosten im Verhältnis zu den durch die Maßnahme geschützten Personen) vorgesehen.

7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

Bereits seit über 30 Jahren fördert das Land Niederösterreich Lärmschutzeinrichtungen für Objekte (Häuser bzw. Wohnungen), welche an Landesstraßen B und L errichtet wurden. Die Förderkriterien und der Verfahrensablauf selbst sind in der geltenden Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L geregelt.

Förderabwickelnde Stellen sind die jeweils örtlich zuständigen NÖ Straßenbauabteilungen:

- BA 1 2020 Hollabrunn, Aspersdorfer Straße 28 (Tel.Nr.: 02952/2381)
- BA 2 3430 Tulln, Bahnhofstraße 35 (Tel.Nr.: 02272/62468)
- BA 3 2120 Wolkersdorf, Johann Galler Straße 14 – 16 (Tel.Nr.: 02245/2352)
- BA 4 2700 Wr. Neustadt, Günserstraße 88 (Tel.Nr.: 02622/22192)
- BA 5 3100 St. Pölten, Linzerstraße 106 (Tel.Nr.: 02742/9015)
- BA 6 3300 Amstetten, Wagmeisterstraße 9 (Tel.Nr.: 07472/64555)
- BA 7 3500 Krems an der Donau, Drinkweldergasse 14 (Tel.Nr.: 02732/82125)
- BA 8 3830 Waidhofen/Thaya, Heidenreichsteinerstr.42 (Tel.Nr.: 02842/52691)

NÖ Straßenbauabteilungen:



Passiver Lärmschutz (Einbau von Lärmschutzfenstern bzw. –türen und Lüfter) außerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden:

An Landesstraßen B und L wurden seit dem Jahr 2000 rd. € 14.370.000 vom Land Niederösterreich in den Einbau passiver Lärmschutzmaßnahmen investiert.

Aktiver Lärmschutz (Errichtung von Lärmschutzwänden bzw. –wällen) außerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden:

Insbesondere bei der Errichtung sämtlicher Straßenneubauprojekte (z.B. Umfahrungsstraßen) hat Lärmschutz in Niederösterreich eine hohe Priorität. Sowohl für diese Maßnahmen, als auch für aktive Maßnahmen an Bestandsstrecken wurden seit dem Jahr 2000 rd. € 16.288.000 vom Land Niederösterreich investiert.

Verkehrsverlagerungen infolge Netzergänzungen außerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden:

Exemplarisch werden an dieser Stelle nachfolgend angeführt:

Durch die Errichtung der A5 Nord Autobahn und der S1 Wiener Außenring Schnellstraße, nördlich von Wien, wurden die angrenzenden Gemeinden durch Verkehrsverlagerungseffekte auf die A5 Nord Autobahn und die S1 Wiener Außenring Schnellstraße, vom Durchzugsverkehr entlastet. Das zeitgleich eingerichtete LKW-Durchfahrtsverbot auf der Landesstraße B7 für LKW über 3,5 t unterstützt diesen Verlagerungseffekt und bietet Schutz vor sogenanntem „Mautfluchtverkehr“.

Durch die Komplementierung des Regionenrings durch die S33 Kremser Schnellstraße, Donaubrücke Traismauer, konnte großräumig sowohl Verkehr von der S5 Stockerauer Schnellstraße in Richtung Krems, als auch von der Landesstraße B19 auf das höherrangige Netz verlagert werden. Vor allem die B19, welche vor der Errichtung der Donaubrücke Traismauer eine Zubringerfunktion zur A1 West Autobahn darstellte, konnte durch das nun gültige LKW-Durchfahrtsverbot für LKW über 3,5 t nachhaltig entlastet werden.

LKW-Durchfahrtsverbote

Das Land NÖ unterhält ein umfangreiches Netz an automatischen Verkehrszählstellen, das laufend erweitert wird. Damit können Veränderungen der Verkehrsbelastung aufgegliedert nach Fahrzeugarten frühzeitig erkannt werden. Beim Auftreten von deutlichen Zunahmen des LKW-Verkehrs auf Routen, die durch Ortsgebiete führen, werden bei Vorhandensein von Alternativrouten Maßnahmen wie z.B. ein LKW-Durchfahrtsverbot in Erwägung gezogen.

Wenn die Analyse zeigt, dass ein deutliches Verlagerungspotential von LKW-Fahrten aus Ortsgebieten auf das hochrangige Straßennetz besteht, wird der Entwurf eines LKW-Durchfahrtsverbotes ausgearbeitet. Bei der Formulierung der Ausnahmeregelungen werden die Transportbedürfnisse der lokalen Wirtschaft berücksichtigt. Notwendige Zufahrten zu Betrieben sind von den Verkehrsbeschränkungen immer ausgenommen.

Bestehende LKW-Durchfahrtsverbote:

- A + S Straßen (lokale Durchfahrtsverbote):
 - Durchfahrtsverbote im Bereich Kottlingbrunn - Bad Vöslau
 - Durchfahrtsverbote im Bereich der A 5 und S 1
 - Durchfahrtsverbote im Bereich A 5 - Nord
 - Durchfahrtsverbote im Bereich der A 6
- B 1 Amstetten Ost - Amstetten West
- B 1 Amstetten West - St. Valentin
- B 1 Loosdorf - Melk
- B 1 Melk - Pöchlarn
- B 1 Pöchlarn - Ybbs
- B 1 Ybbs - Amstetten Ost
- B 2 und B 4 (E 49) diverse Durchfahrtsverbote Waldviertel
- B 3 Krems – Emmersdorf
- B 3 Bereich Spillern
- B 3 Emmersdorf - Persenbeug
- B 3 Langenzersdorf - Korneuburg
- B 9 Bereich Fischamend
- B 9, B 211 Fischamend - Staatsgrenze
- B 10 Schwechat Bruck/Leitha
- Durchfahrtsverbote zwischen B 16 und B10
- B 11 Schwechat - Wiener Neudorf
- B 16 Bereich Ebreichsdorf - Weigelsdorf
- B 16, L 154 Münchendorf - Wien
- B 17 Bereich Wiener Neudorf
- B 17 Neunkirchen - Gloggnitz
- B 17 Traiskirchen – Oeynhausen
- B 17 Sollenau - Theresienfeld - Günselsdorf
- B 18 Leobersdorf - Traisen
- B 19 Perzendorf - Göllersdorf
- B 19, B 1, B 43 in Zusammenhang mit der Donaubrücke Traismauer
- B 20 Traisen - Landesgrenze
- B 33 Aggstein – Mautern
- B40, B46 Bereich Mistelbach
- Bereich Pyburg-Windpassing
- B 53, L 4083 Bereich Lichtenwörth
- B 54 Seebenstein - Grimmenstein
- B 54 Schwarzau am Steinfeld
- B 55 Thomasberg
- B 210 Baden und Helenental
- B 303 Hollabrunn - Guntersdorf
- Bereich Mannswörth (Hafen Albern)

- Bereich Stockerau - Hollabrunn
- Bereich Bruck/Leitha
- Bereich Grimmenstein
- Bereich Guntramsdorf
- Bereich Herzogenburg
- Bereich Hollabrunn
- Bereich Laa an der Thaya
- Bereich Leopoldsdorf
- Bereich Schwechat
- Bereich Wieselburg
- L 45, L 113 Bereich Grafenwörth - Hadersdorf
- L 96 Bereich Petzenkirchen
- L 100 St. Pölten - Krems
- L 137 Bereich Bad Fischau-Brunn
- L 2003 Bereich Zwölfaxing - Pellendorf
- L 2008 Vösendorf - Hennersdorf
- L 6189 Bereich Aubauern

Zu jedem angeführten LKW-Durchfahrtsverbot gibt es genaue Informationen in textlicher Form und als Karten im Internet unter: https://www.noel.gv.at/noe/LKW-Verkehr/Durchfahrtsverbote_Detailinformationen.html

Errichtung von Ortsumfahrungen außerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden:

Stellvertretend für die Vielzahl von Ortsumfahrungen, die seit dem Jahr 2000 errichtet wurden, werden im Folgenden einige aktuelle Projekte aufgelistet:

Ortsumfahrungen

- B4 Umfahrung Maissau
- B4 Umfahrung Seitersdorf-Wolfpassing
- B6 Umfahrung Eichenbrunn
- B14 Umfahrung Klosterneuburg
- B14 Westspange Rannersdorf; Teil 1
- B15 Umfahrung Himberg
- B15 Umfahrung Maria Lanzendorf Ost
- B15 Umfahrung Maria Lanzendorf West
- B16 Umfahrung Leopoldsdorf
- B17 Umfahrung Sollenau-Theresienfeld
- B21b Umfahrung Wiener Neustadt Ost - Teil 1
- B 25 Umfahrung Wieselburg
- B36 Umfahrung Großhaslau
- B 38 Umfahrung Zwettl
- B45 Umfahrung Laa Süd

- B 40/B46 Umfahrung Mistelbach
- B 122 Umfahrung Seitenstetten
- B 212 Zubringer AST Vöslau
- B 303 Umfahrung Jetzelsdorf
- L 9 Umfahrung Gänserndorf Süd
- L 11 Umfahrung Raasdorf
- L 67 Umfahrung Gerotten
- L 88 Westspange Seitenstetten
- L 96 Umfahrung Steinakirchen Süd
- L 112 Umfahrung Pischelsdorf
- L 112 Umfahrung Aspern-Kronau
- L1020 Spange Retzerland
- L5246 Anbindung Melker Alpenvorland

Der Ballungsraum Wien fällt – die Gemeindegebiete von Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling betreffend – in die Zuständigkeit der NÖ Straßenbauabteilung 2, 3430 Tulln.

Die folgenden Angaben beziehen sich ausschließlich auf **Gemeindestraßen innerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden** in Niederösterreich (Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling):

Grundsätzlich sind bauliche Lärmschutzmaßnahmen (z.B.: Lärmschutzwände) in dicht verbauten Gebieten und bei nahe an die Straße angrenzenden höheren Gebäuden als Schutz vor Straßenlärm ungeeignet. Die Errichtung von baulichen Lärmschutzmaßnahmen für Einzelobjekte ist sehr kostenintensiv und erfordert zudem die Bereitstellung von (privaten) Grundflächen. Diese Einzelmaßnahmen stellen eine punktuelle Lösung dar, ohne jedoch die tatsächliche Ursache (Lärmquelle) zu reduzieren.

Perchtoldsdorf:

- Tempo 40 km/h im gesamten Ortsgebiet (ausgenommen B13 und L2091)
- Betrieb eines Elektrobussystems für den Ortsverkehr
- Förderung des Alltagsradverkehrs - Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr in die Gegenrichtung – um einen weiteren Anreiz zu bieten, kurze innerörtliche Wege vom PKW auf das Fahrrad zu verlagern
- Bewusstseinsbildende Maßnahmen – Aktion „Rad oder Fuß attraktiv zu machen“
- Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden betreffend gemeinsame Lösungen zum Thema Verkehr bzw. dadurch resultierenden Lärm

Brunn am Gebirge:

- Tempo 40 km/h im gesamten Wohngebiet

- Erstellung eines umfassenden Mobilitätskonzepts für Brunn am Gebirge für alle Verkehrsträger mit einem Prognosehorizont 2035
- Allgemeine raumplanerische Maßnahmen, um auf das Thema Lärm durch den möglichen entstehenden Verkehr Rücksicht zu nehmen
- Leihradsystem „nextbike“ inkl. Unterstützung der Aktion „erste ½ Stunde gratis“ des Leihsystems
- Förderung der sanften Mobilität durch Ausbau bzw. Umgestaltung des Rad- und Fußwegnetzes unter Berücksichtigung der regionalen Planung (Hauptadtrouten)
- Sichtung von Problemstellen im Fußgängerbereich
- Jährliche bewusstseinsbildende Veranstaltungen zum Thema Verkehr
- Einbindung des öffentlichen Verkehrs in die Planungen und laufender Kontakt mit den öffentlichen Verkehrsbetrieben betreffend notwendige Verbesserungen bzw. Problemstellungen
- Einbindung des Themas Lärm bei Sanierung bzw. beim Neu- und Ausbau des Brunner Gemeindestraßennetzes
- Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden betreffend gemeinsame Lösungen zum Thema Verkehr bzw. dadurch resultierenden Lärm
- Modernisierung des gemeindeeigenen Fuhrparks auf schadstoff- und lärmarme Fahrzeuge mit Alternativantrieb

Wiener Neudorf:

- Tempo 30 km/h auf allen Anliegerstraßen in den Wohngebieten sowie Verordnung von Wohnstraßen
- Tempo 40 km/h auf allen Straßen im Ortsgebiet außerhalb der Tempo 30 Zonen
- Tempo 50 km/h auf der B11 im Bereich des Wohngebietes
- Tempo 80 km/h auf der A2 – Maßnahmen der Gemeinde: Gespräche Asfinag, BMK und Land NÖ, sowie Ausarbeitung Lärmgutachten, Verkehrsgutachten, Gutachten TU Graz – Schadstoffbelastung, durchgeführte und wieder geplante Demonstrationen auf A2
- Leihradsystem „nextbike“ inkl. Unterstützung der Aktion „erste ½ Stunde gratis“ des Leihsystems
- Radfahr-Leitsystem in Abstimmung mit den Nachbargemeinden samt Erstellung einer Bezirksradwegkarte
- Umrüstung des Fuhrparks auf Elektrofahrzeuge
- Bewusstseinsbildende Maßnahmen – Veranstaltungen wie Mobilitätstag mit Straßensperren, Mobilitätsfolder, Fahrrad und Fußgängerfolder,
- City Bus mit der Stadtgemeinde Mödling

- Wiener Neudorf Card als Taxi-Ermäßigung
- Wiener Neudorf Card als Badner Bahn-Fahrschein ½-Preis bzw. Freifahrt mit der Badner Bahn von Wiener Neudorf bis Zonengrenze Wien
- 10 E-Carsharing - Fahrzeuge für Bedienstete und Bürger
- E-Fahrräder für Bedienstete
- Ausbau durchgehendes Radwegenetz - Radwege auf allen Hauptverkehrsachsen inkl. Anschluss an alle Nachbargemeinden
- Verkehrsmaßnahmen zur Durchführung des Radfahrens gegen die Einbahn
- Verbesserungen im Fußwegesystem
- Raumordnungsmaßnahmen, Verbesserung der Durchwegung, Anpassung der Verkehrsflächen
- Ausbildung von Mobilitätsbeauftragten
- Ausarbeitung von Mobilitätskonzepten mit Projektbetreiber
- Div. Förderungen an Bürger zB. E-Mobilitätsmaßnahmen
- Ausarbeitung eines Generalverkehrskonzeptes
- Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden betreffend gemeinsame Lösungen zum Thema Verkehr bzw. dadurch resultierenden Lärm
- 10 Geschwindigkeitsmessstellen im Ortsgebiet wurden aufgestellt und 5 Geschwindigkeitsanzeigen
- Fußgänger und Radfahrleitsystem
- Bewusstseinsbildungsworkshops in der Volksschule
- Zur Reduktion der Lärmentwicklung sowie der Umweltbelastung wurden sämtliche Geräte der Grünflächenpflege des Wirtschaftshofes auf elektrischen Betrieb umgestellt
- Vorträge durch die Marktgemeinde Wiener Neudorf bei folgenden Veranstaltungen: österr. Radgipfel, österr. Fachkonferenz Walk-Space, Mobilitätslehrgang des Landes NÖ, Radvernetzungsstreffen Land ÖO, Energie und Umweltmanager sowie BMK klimaaktiv mobil Masterplan Kinder- und Jugendmobilität

Maria Enzersdorf:

- Tempo 40 km/h im gesamten Ortsgebiet inkl. Landesstraßen L und B
- Leihradsystem „nextbike“ inkl. Unterstützung der Aktion „erste ½ Stunde gratis“ des Leihsystems
- E-Carsharing System von Sharetoo, 2 Standorte mit E-KFZ für Bürger und Gemeindebedienstete (Projektbeteiligung)
- Postbus Shuttle, RegionsAST der Mobilregion Mödling (Projektbeteiligung)

- Ortstaxi-System „M.E. Taxi“, ermäßigte Taxifahrten für in Maria Enzersdorf haupt- oder nebenwohnsitzgemeldete Personen (Betrieb und Förderung)
- Radwege-Ausbau und Schließung von Lücken im Radwegenetz (Radbasisnetz)
- Bereitstellung von E-Fahrrädern für Gemeindebedienstete
- Errichtung von 5 Elektro-Tankstellen in der Südstadt
- Fuhrpark Wirtschaftshof – Umrüstung auf E-Fahrzeuge

Mödling:

- Tempo 30 km/h auf Gemeindestraßen
- Tempo 40 km/h auf Landesstraßen und einzelnen Gemeindestraßen
- Weitere Einführung von Wohnstraßen (derzeit 12) bzw. Begegnungszonen (derzeit 3) und Prüfung der Möglichkeit des Radfahrens gegen die Einbahn
- Überwachung der Geschwindigkeiten durch Radargeräte auf 6 Standorten, seit 2021 mit Lasertechnologie und Überwachung in beide Fahrtrichtungen gleichzeitig
- Testbetrieb an einem ÖBB nahen Parkplatz mit Echtzeitanzeige der freien Stellplätze; in Kombination mit Echtzeitanzeigen für die P&R Anlagen soll ein Parkleitsystem mit Echtzeitanzeigen entwickelt werden
- Die folgenden Maßnahmen führen hauptsächlich durch Verkehrsverlagerung zu einer Lärminderung:
 - 882 P&R-Stellplätze mit Sicherstellung der widmungskonformen Nutzung
 - Anpassung und Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung
 - 3 Stadtbus-Linien - Routenführung und Vernetzung mit den Nachbargemeinden werden laufend optimiert
 - Ausbau der E-Carsharing Standorte mit Sharetoo , deren Fahrzeuge auch für Dienstfahrten von Gemeindebediensteten zur Verfügung stehen, 2023 soll der 4. Standort kommen
 - Ausbau/Anpassung des Leihradsystems "nextbike" inkl. der Aktion "erste ½ Stunde gratis" des Leihsystems
 - Testbetrieb eines Micro-ÖV Systems mit Postbus Shuttle, Subventionierung der Zeitkarten und des Komfortzuschlags
 - Testbetrieb mit TIER über ein E-Scooter Sharing in Mödling mit derzeit 95 Rollern und 39 fixen Stellplätzen; Endausbau dann mit 130 Scootern und 45 Stellplätzen.
 - Schließung von Lücken im bestehenden Radwegenetz (Radbasisnetz), Optimierung der Fahrradabstellplätze in Stadtgebiet, Mitplanung eines Radschnellwegs von Wien nach Wiener Neustadt auf Mödlinger Gebiet
 - Lastenradsharing MoeTraBi; ein E-Lastenrad wird 24/7 angeboten.
 - Fuhrpark der Stadtgemeinde Mödling mit 3 E-Diensträder und zwei E-Kfz

- Lokaler Masterplan Gehen zur Förderung des Zu-Fuß-Gehens
- Neues Stellplatzregulativ zur langfristigen Reduzierung von privaten Stellplätzen
- Laufende Raumordnungsmaßnahmen zur Verbesserung der Durchwegung und Anpassung der Verkehrsflächen
- Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden betreffend gemeinsame Lösungen zum Thema Verkehr bzw. dadurch resultierenden Lärm

9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG

Die folgenden Angaben beziehen sich ausschließlich auf **Landesstraßen B und L im gesamten Landesgebiet des Bundeslandes Niederösterreich:**

Umsetzung der Richtlinie Lärmschutz an Landesstraßen

Das Land Niederösterreich fördert Lärmschutzeinrichtungen für Objekte (Häuser, Wohnungen), welche an Landesstraßen B und L errichtet wurden.

Die Förderkriterien und der Verfahrensablauf selbst sind in den geltenden Richtlinien für Lärmschutz an Landesstraßen B und L geregelt. Förderabwickelnde Stellen sind die jeweils örtlich zuständigen NÖ Straßenbauabteilungen.

– Passiver Lärmschutz (Einbau von Lärmschutzfenstern bzw. –türen und Lüfter)

Vom potentiellen Förderwerber ist an die örtlich zuständige Niederösterreichische Straßenbauabteilung ein formloses, schriftliches Ansuchen um Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen zu richten. Danach kann im Zuge des Verfahrens die Förderwürdigkeit des Objektes (Haus bzw. Wohnung) geprüft und die Situation vor Ort erhoben werden. Bei Erfüllung aller Förderkriterien gemäß den geltenden Richtlinien für Lärmschutz an Landesstraßen B und L, nach erfolgtem Einbau der Lärmschutzeinrichtungen und nach Vorlage der saldierten Schlussrechnung kann dem Förderwerber der zugesagte Förderbetrag ausbezahlt werden.

– Aktiver Lärmschutz (Errichtung von Lärmschutzwänden bzw. –dämmen)

Grundsätzlich sind aktive Lärmschutzmaßnahmen in dicht verbauten Gebieten und bei nahe an die Straße angrenzenden (mehrstöckigen) Hochbauten als Schutz vor Straßelärm ungeeignet.

Es sollen daher in einer 1. Stufe alle Bereiche, die eine Schwellenwert-überschreitung aufweisen, auf ihre prinzipielle Eignung zur Errichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen geprüft werden.

In einer 2. Stufe sollen dann jene Bereiche, in denen die Errichtung einer aktiven Lärmschutzmaßnahme lärmtechnisch sinnvoll und baulich durchführbar ist, bestimmt werden. Die Zuordnung von Bereichen in Stufe 2 hat bereits unter Bedachtnahme auf die Wirtschaftlichkeit einer etwaig künftigen baulichen Realisierung und auf allfällige künftige Verkehrsverlagerungen zu erfolgen.

Auf Ansuchen um Förderung einer aktiven Lärmschutzmaßnahme ist zu prüfen, ob das Objekt des Förderwerbers in einen Bereich gemäß Stufe 2 fällt. Ist dies nicht der Fall, so können passive Lärmschutzmaßnahmen auf Ansuchen gefördert werden. Befindet sich das Objekt in einem gemäß Stufe 2 definierten Bereich, so sind nach Prüfung der Förderwürdigkeit gemäß den geltenden Richtlinien für Lärmschutz an Landesstraßen B und L und Erhebung der Situation vor Ort, in jedem Fall eine Kosten-Nutzen-Analyse und erforderlichenfalls eine LTU (lärmtechnische Untersuchung) durchzuführen. Die hierfür anzuwendenden Wirtschaftlichkeitskriterien sind in den geltenden Richtlinien für Lärmschutz an Landesstraßen B und L geregelt.

Bei Erfüllung aller Kriterien kann nach Errichtung der aktiven Lärmschutzmaßnahme, deren Überprüfung und nach Vorlage der saldierten Schlussrechnung dem Förderwerber der zugesagte Förderbetrag ausbezahlt werden.

Nach bisheriger Erfahrung ist die Errichtung einer aktiven Lärmschutzmaßnahme für Einzelobjekte jedoch nicht wirtschaftlich, da diese sehr kostenintensiv ist und die Bereitstellung von Grundflächen erfordert.

Errichtung von Ortsumfahrungen außerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden:

Stellvertretend für die Vielzahl von geplanten Ortsumfahrungen werden im Folgenden einige Projekte auszugsweise aufgelistet:

Ortsumfahrungen

- B3 Umfahrung Großenzersdorf
- B6 Umfahrung Harmannsdorf-Rückersdorf
- B8 Umfahrung Gänserndorf Ost
- B17 Ringschluss Wiener Neustadt (eh. Umfahrung Wiener Neustadt Ost - Teil 2)
- B36 Umfahrung Großglobnitz-Kleinpoppen
- B233 Umfahrung Zwölfaxing
- L5181 Spange Wörth

Ruhige Gebiete

Im Rahmen der Bekämpfung von Umgebungslärm sollen nach dem Grundsatz der Vorbeugung auch ruhige Gebiete geschützt werden. Gemäß Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz sind „Ruhige Gebiete“ als solche Gebiete definiert, welche einen besonderen Schutzanspruch in Bezug auf den Umgebungslärm aufweisen. Bei der Planung von neuen Straßen werden derartige ruhige Gebiete besonders berücksichtigt.

Die folgenden Angaben beziehen sich ausschließlich auf **Gemeindestraßen innerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden in Niederösterreich** (Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling):

Grundsätzlich sind bauliche Lärmschutzmaßnahmen (z.B.: Lärmschutzwände) in dicht verbauten Gebieten und bei nahe an die Straße angrenzenden höheren Gebäuden als Schutz vor Straßenlärm ungeeignet. Die Errichtung von baulichen Lärmschutzmaßnahmen für Einzelobjekte ist sehr kostenintensiv und erfordert zudem die Bereitstellung von (privaten) Grundflächen. Diese Einzelmaßnahmen stellen eine punktuelle Lösung dar, ohne jedoch die tatsächliche Ursache (Lärmquelle) zu reduzieren.

In den 5 Ballungsraumgemeinden (Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling) sollen jene Bereiche, die eine Schwellenwertüberschreitung aufweisen, analysiert werden.

In einer 1. Stufe wird überprüft, ob die Errichtung von punktuellen, verkehrs- bzw. lärmreduzierenden Maßnahmen (Einzelmaßnahmen) sinnvoll ist. Dabei ist insbesondere darauf Bedacht zu nehmen, dass die geplante Maßnahme keine negativen Auswirkungen auf benachbarte Bereiche hat.

In Bereichen, in denen Einzelmaßnahmen nicht sinnvoll sind, sollen in einer 2. Stufe in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und dem Land Niederösterreich Maßnahmen auf regionaler bzw. überregionaler Ebene entwickelt werden.

Im Wesentlichen sollen aber die unter Punkt 8 angeführten und bereits umgesetzten Maßnahmen weitergeführt und entsprechend punktuell verbessert bzw. adaptiert werden.

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

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

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

Um in Zukunft Nutzungskonflikte aufgrund von Straßenverkehrslärm hintanhalten zu können, wurde bzw. wird von der zuständigen Raumplanungsbehörde Vorsorge getroffen, dass neue Siedlungsgebiete oder andere lärmsensible Nutzungen prinzipiell außerhalb von Zonen mit hohen Lärmbelastungen angeordnet werden. Es sollte jedenfalls sichergestellt werden, dass im unmittelbaren Nahbereich von verkehrsreichen Straßenzügen keine Baulandwidmungen vorgenommen werden.

Hinsichtlich Wohnraumwidmung wurde ein „Leitfaden zu Lärm im Wohnbauland“ ausgearbeitet und 2021 veröffentlicht. Dieser Leitfaden soll als Hilfestellung zur Einordnung einzelner Widmungsfälle in die Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014 (NÖ ROG 2014) und in die Ausnahmen nach den Bestimmungen zu der „Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen“ LGBl 8000/4 dienen.

11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

Zur Umsetzung von langfristigen Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm dienen neben der Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L auch einige Entwicklungsprojekte, welche nachstehend beschrieben werden.

Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L

Wie bereits in den letzten Jahren gehandhabt, ist vorgesehen, die Vorgaben der Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L in der jeweils gültigen Fassung umzusetzen.

Im Rahmen der Bekämpfung von Umgebungslärm soll bei Neubaustrecken nach dem Grundsatz der Vorbeugung eine möglichst siedlungsfreie Trassierung gewählt und ruhige Gebiete besonders berücksichtigt werden.

In den unterschiedlichen Verwaltungsbereichen des Landes Niederösterreich werden laufend räumlich wirksame Maßnahmen getroffen und umgesetzt, die in vielen Fällen zwar nicht unmittelbar zur Vermeidung von Umgebungslärm auf besiedelte Gebiete konzipiert sind, jedoch aufgrund ihrer Wirkung auch dazu geeignet sind, Umgebungslärmimmissionen effektiv zu vermeiden bzw. zu vermindern.

Park & Ride - Ausbauprogramm

Seit vielen Jahren misst das Land Niederösterreich dem P&R - Konzept als Grundlage für den Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr hohen Stellenwert bei. Dies dokumentieren eine Vielzahl an kostenlos benutzbaren PKW - Stellplätzen und Zweirad - Stellplätzen, die entlang sämtlicher Bahnlinien in Niederösterreich bestehen.

Jeder P&R - Platz hat einen mehrfachen Nutzen:

Der öffentliche Verkehr wird attraktiver und jeder Fahrgast leistet mit dem Umstieg vom Auto auf die Bahn einen Beitrag für Umwelt und Verkehrssicherheit.

Auf Grundlage einer Rahmenvereinbarung werden gemeinsam mit den Österreichischen Bundesbahnen P&R - Anlagen in Niederösterreich systematisch ausgebaut. Das Land Niederösterreich ist hierbei an den Errichtungskosten beteiligt.

Der Auslastungsgrad des gesamten Systems ist so hoch, dass eine ständige bedarfsangepasste Weiterentwicklung notwendig ist. So sind in den nächsten Jahren weitere PKW- und Zweiradstellplätze geplant.

Die positiven verkehrs- und umweltbezogenen Effekte dieses Gesamtsystems nützen auch der Stadt Wien, da das P&R - System in erster Linie von Wien-Pendlern in Anspruch genommen wird und dadurch täglich viele PKW-Ein- und Ausfahrten in das Stadtgebiet von Wien vermieden werden.

Park & Drive - Ausbauprogramm

Dieses Ausbauprogramm beinhaltet die Errichtung von Park & Drive - Stellplätzen bei Anschlussstellen des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes. Dadurch wird die Bildung von Fahrgemeinschaften ermöglicht bzw. erleichtert und eine Bündelung von PKW-Fahrten auf dem höchstrangigen Straßennetz erzielt. Die Strategie Verkehr Niederösterreich sieht deshalb die Errichtung von weiteren PKW-Stellplätzen (Park & Drive - Anlagen) vor.

Durch ein zwischen dem Land Niederösterreich und der ASFINAG abgeschlossenes Rahmenübereinkommen für den Ausbau von Park & Drive – Anlagen, soll die Anzahl der Stellplätze in den nächsten Jahren durch einen bedarfsgerechten Ausbau erhöht werden.

Verbesserungen im ÖV-System – Busverkehr

Im Busverkehr verfolgt das Land Niederösterreich die Strategie der Gestaltung des Angebotes in regionalen Konzepten. Dazu wurden flächendeckend Planungsregionen für den Öffentlichen Verkehr gebildet, die rollierend in Zeithorizonten von 8 bis 10 Jahren im Hinblick auf die jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse und Anforderungen der unterschiedlichen ÖV-NutzerInnen-Gruppen neu bearbeitet werden. Basierend auf diesen Planungen wird die gesamte Verkehrsleistung gemäß EU-Richtlinien neu ausgeschrieben und an die anbietenden Verkehrsunternehmen vergeben.

Verbesserungen im ÖV-System – Bahnverkehr

Im Regionalverkehr besteht das Ziel, auf den Hauptbahnen mit attraktiven Takten und kurzen Fahrzeiten den Öffentlichen Verkehr als Konkurrenzsystem zum Auto auszubilden. Ebenso soll die Attraktivität der Regionalbahnen weiter gesteigert werden.

Von diesen Maßnahmen profitiert daher auch der Ballungsraum Wien, wo vor allem im Schnellbahnsystem das Angebot verbessert wurde und in den nächsten Jahren noch weiter verdichtet werden soll. So wird bereits in den niederösterreichischen Regionen der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel attraktiviert.

Bedarfsorientierte Formen des ÖV

Im Bereich des Öffentlichen Verkehrs in Niederösterreich werden vor allem zu Tagesrandzeiten, Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage oder in peripheren Gebieten, wo aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte die Führung vertakteter Busverkehre ökonomisch und ökologisch nicht sinnvoll durchführbar ist, als Ergänzung zum traditionellen Linienverkehr (Bus und Bahn) verstärkt bedarfsorientierte Verkehrsmittel wie Anrufsammeltaxis (AST), Rufbusse oder Gemeindebusse eingerichtet.

Bei diesen bedarfsorientierten Betriebsformen werden die Fahrgäste nach telefonischer Voranmeldung von und zu AST-Sammelstellen, zur Haustüre oder im Fall des Rufbusses von und zu Bushaltestellen chauffiert.

Um die Gemeinden bei der Einrichtung bedarfsgesteuerter Verkehrssysteme organisatorisch und finanziell zu unterstützen, hat das Land Niederösterreich eine landesweite

Dispositionszentrale für bedarfsgesteuerte Verkehrs-systeme eingerichtet, bzw. gewährt Förderungen für Anrufsammeltaxis und Gemeindebusse.

Wieselbussystem

Das Land betreibt seit Etablierung der Landeshauptstadt St. Pölten das Wieselbus-System, welches mit 23. September 1996 im Zuge der Eröffnung des Regierungsviertels in St. Pölten in Betrieb genommen und mit Juni 1997 in den Vollbetrieb übergeführt wurde. Dadurch wurde die Erreichbarkeit der niederösterreichischen Landeshauptstadt aus den Landesvierteln mit öffentlichen Verkehrsmitteln wesentlich verbessert, bzw. attraktive Reisezeiten überhaupt erst ermöglicht.

Das Wieselbussystem wird, wie alle Busverkehre, laufend evaluiert, ausgeschrieben und an die bestbietenden Verkehrsunternehmen vergeben.

Förderung des Alltagsradverkehrs

Mit dem Ziel vor allem kurze Wege vom Motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad zu verlagern trat mit 01. November 2020 die Richtlinie zur Förderung von Radverkehrsanlagen in Niederösterreich mit Förderquoten von bis zu 70% der Bruttoinvestitionskosten für Alltagsradverkehrsanlagen bzw. von bis zu 80% der Bruttoinvestitionskosten für Radschnellwege in Kraft. Durch diese sehr lukrativen Fördersätze sollen Gemeinden motiviert werden, ihr Radwegenetz sukzessive auszubauen. Zeitgleich begannen auch die ersten Planungen von sogenannten Rad-Basisnetzen in insgesamt 37 Potentialregionen verteilt auf ganz Niederösterreich, welchen ein großes Potential für den Alltagsradverkehr attestiert wurde. Mit diesen Radnetzplanungen, welche im Jahr 2024 alle abgeschlossen werden, soll die Entstehung eines durchgängigen Radwegenetzes in diesen Regionen forciert werden.

All jene Gemeinden, welche nicht Teil einer Potentialregion sind, können um Förderung für die Planung eines Maßnahmenkonzeptes für Radverkehr in ihrer Gemeinde oder Region ansuchen.

Raumordnerische Maßnahmen - NÖ Lärmschutzverordnung (Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen)

Neue Siedlungsgebiete oder andere lärmsensible Nutzungen sollen außerhalb von Lärmzonen angeordnet werden. Die „Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen“ legt jenes Lärmausmaß für den Tages- und Nachtzeitraum fest, das für lärmsensible Nutzungen (wie etwa Wohngebiete und dergleichen) noch vertretbar ist. Dabei wird auch auf eine zukünftige Zunahme des Lärms Rücksicht genommen.

Bewohnbares Bauland darf nur in solchen Zonen gewidmet werden, wo die entsprechenden Lärmwerte nicht überschritten werden. Wenn keine entsprechend leisen Standorte vorhanden sind, darf die Lärmreduktion auch durch schalltechnische Maßnahmen erreicht werden.

Emittierende Widmungsarten (z.B. Gewerbe- oder Industriegebiete) müssen aufgrund ihrer zu erwartenden Lärmerzeugung einen ausreichenden Abstand zu lärmsensiblen Widmungsarten

aufweisen, damit die dort festgelegten Lärmwerte nicht überschritten werden. Auch hier kann eine erforderliche Lärmreduktion durch schalltechnische Maßnahmen erreicht werden.

Raumordnerische Maßnahmen - Regelungen für Handelseinrichtungen

In den letzten Jahrzehnten hat eine starke Abwanderung von Handelsbetrieben an die Peripherie der Städte stattgefunden. Durch die Bevorzugung so genannter „autoorientierter“ Standorte wurde die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs begünstigt. Die damit verbundene „Ausdünnung“ der Ortszentren hat die fußläufige Erreichbarkeit der Geschäfte aus den Wohngebieten deutlich verschlechtert. Mehr Autoverkehr bedeutet aber auch mehr Lärm.

Die gesetzliche Regelung gemäß NÖ Raumordnungsgesetz besagt, dass Flächen für Handelsbetriebe ab einer gewissen Größenordnung (750m² Verkaufsfläche) sowie Agglomerationen aus Handelsbetrieben, die in Summe die genannte Größenordnung überschreiten, nur mehr in zentralen Ortsbereichen - den sogenannten „Zentrumszonen“ - gewidmet werden dürfen. Ausnahmen gelten lediglich für wenige Warengruppen, die notwendigerweise mit einem Kraftfahrzeug abtransportiert werden müssen.

Die verstärkte Re-Integration von Handelsbetrieben in bestehende Siedlungsstrukturen soll kürzere Wege gewährleisten und damit auch die verstärkte Nutzung des Fuß- und Radverkehrs fördern. Durch diese angestrebte Reduktion des KFZ-Verkehrs kann ein allgemeiner Lärminderungseffekt erzielt werden.

Raumordnerische Maßnahmen – Festlegung von Siedlungsgrenzen in Regionalen Raumordnungsprogrammen

In Regionalen Raumordnungsprogrammen (Verordnungen des Landes NÖ; derzeit gibt es sieben derartige Verordnungen) werden neben regionalen Grünzonen, erhaltenswerten Landschaftsteilen etc. auch Siedlungsgrenzen als überörtliche Planungsvorgaben des Landes festgelegt.

Die Festlegung von Siedlungsgrenzen dient zur räumlichen Begrenzung von Baulandwidmungen oder anderer gleichartiger Widmungsarten. Damit wird an kritischen Punkten ein großflächiges Ausufern und Zusammenwachsen von Siedlungsstrukturen vermieden. Diese Maßnahme trägt zur Erhaltung kompakter Siedlungen bei und hilft auch bei der Vermeidung von Nutzungskonflikten, die z.B. auch aufgrund von Lärmemissionen entstehen können.

Das Regionale Raumordnungsprogramm Wien-Umland Süd beinhaltet die Festlegung, dass das vorhandene Wohnbauland nach Möglichkeit nicht erweitert werden soll (Wienerwalddeklaration).

Raumordnerische Maßnahmen – Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten im Regionalen Raumordnungsprogramm Wien Umland Nord

Grundlage für das Raumordnungsprogramm stellt der partizipative Prozess der „Regionalen Leitplanung Nordraum Wien“ mit den Handlungsfeldern Siedlungsentwicklung,

Betriebsgebiete sowie Natur- und Erholungsräume dar. Das Raumordnungsprogramm ist seit dem Jahr 2015 in Kraft und setzt folgende Schwerpunkte: Lenkung der Siedlungsentwicklung bevorzugt auf Standorte mit guter Ausstattung (unter besonderen Berücksichtigung des ÖPNV), indem zwischen Entwicklungszentren, Ergänzungszentren und Eigenentwicklern unterschieden wird. Damit verknüpft ist auch der Neu-Widmungsbedarf. Lenkung der Betriebsgebietsentwicklung auf besonders hochrangige Standorte. Nur dort ist die Widmung Bauland-Industriegebiet möglich. Die Ziele sind auch im Regionalen Raumordnungsprogramm verankert und helfen Lärm und Kfz-Verkehr zu vermeiden.

Raumordnerische Maßnahmen – NÖ Flächenmanagement-Datenbank

In vielen Gemeinden liegen innere Siedlungsreserven brach. Dazu zählten u.a. unbebaute Grundstücke, leerstehende oder sehr gering genutzte Gebäude. Die Flächenmanagement-Datenbank soll es den Gemeinden ermöglichen, gewidmete oder potenzielle Baulandflächen systematisch zu erfassen, zu verwalten und in letzter Konsequenz durch eine integrierte Eigentümeransprache – zumindest einen Teil davon – zu mobilisieren. Nach einem Versuchsballon über Pilotgemeinden bzw. eine Pilotregion erfolgt derzeit die Ausrollung auf das gesamte Landesgebiet. Die Abteilung wird dabei von der NÖ.Regional.GmbH unterstützt, welche Informationsveranstaltungen durchführt. Auf diesem Wege soll die Innenentwicklung gegenüber der Außenentwicklung forciert, die Stadt/der Ort der kurzen Wege gestärkt und Kfz-Verkehr vermieden werden, was zur Lärmreduktion beitragen soll.

Raumordnerische Maßnahmen – Leitfaden zu Lärm im Wohnbauland

Hinsichtlich Wohnraumwidmung wurde ein „Leitfaden zu Lärm im Wohnbauland“ ausgearbeitet und 2021 veröffentlicht. Dieser Leitfaden soll als Hilfestellung zur Einordnung einzelner Widmungsfälle in die Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014 (NÖ ROG 2014) und in die Ausnahmen nach den Bestimmungen zu der „Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen“ LGBI 8000/4 dienen.

Verkehrskonzepte

Der Gemeinderat der Stadtgemeinde Mödling hat bereits im Jahr 2002 beschlossen, dem Szenario „Sanfte Mobilität“ im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes MOVE 2002 als Grundlage für zukünftige Verkehrspolitik zu folgen.

Zielsetzung ist dabei eine ausgewogene Förderung des Fußgänger-, Fahrrad- und öffentlichen Verkehrs im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie eine differenzierte Einschränkung des Autoverkehrs in sensiblen Zonen.

Der Gemeinderat der Marktgemeinde Perchtoldsdorf hat im Rahmen des geltenden Verkehrskonzeptes beschlossen, den Leitlinien „Bekenntnis zum öffentlichen Verkehr“ und „Bekenntnis zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV)“ in der Verkehrspolitik zu folgen.

Die Gemeinde Brunn am Gebirge hat ein umfassendes Mobilitätskonzept für Brunn am Gebirge für alle Verkehrsträger mit einem Prognosehorizont 2035 erstellt.

Der Gemeinderat der Marktgemeinde Wiener Neudorf hat ein Generalverkehrskonzept und ein Energie- und Umweltleitbild mit Mobilitätsmaßnahmen beschlossen.

Bewusstseinsbildende Maßnahmen

Den Verkehrsverantwortlichen in den 5 Ballungsraumgemeinden ist bewusst, dass nicht nur bauliche Maßnahmen das Verkehrsproblem lösen können, sondern dass nur im Zusammenwirken mit bewusstseinsbildenden Maßnahmen eine Verhaltensänderung bei den Verkehrsteilnehmern und somit eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) möglich ist.

So beteiligen sich die einzelnen Gemeinden unter anderem an den Aktionen „Autofreier Tag“ und „Aktion grüne Meilen“, bei der Schul- und Kindergartenkinder motiviert werden, zu Fuß zu gehen bzw. mit dem Fahrrad zu fahren, mit dem Ziel, Alltagswege klimafreundlich und auch lärmärmer ohne Kraftfahrzeug zurückzulegen.

In der Stadtgemeinde Mödling begleiten die nachstehenden bewusstseinsbildende Maßnahmen die Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung, dazu zählen:

- Veranstaltungen wie das Fahrradopening im Frühjahr und der Autofreie Tag im Herbst,
- Beiträge in den Stadtnachrichten u.a. zu den Verkehrsangeboten in Mödling inkl. Busfahrplänen bei Fahrplanumstellung
- Ein Leitsystem für Fuß- und Radverkehr, um die vorhandenen kurzen Distanzen bewusst zu machen

In der Marktgemeinde Wiener Neudorf wurde ein Fußgänger- und Radfahrleitsystem mit Zeit und Wegangaben aufgestellt. Weiters wurden bewusstseinsbildende Maßnahmen gesetzt, wie z.B.

- Veranstaltungen wie Mobilitätstag mit Straßensperren, Mobilitätsfolder, Fahrrad und Fußgängerfolder
- Bewusstseinsbildungsworkshops in der Volksschule
- Vorträge durch die Marktgemeinde Wiener Neudorf bei folgenden Veranstaltungen: österr. Radgipfel, österr. Fachkonferenz Walk-Space, Mobilitätslehrgang des Landes NÖ, Radvernetzungsstreffen Land ÖO, Energie und Umweltmanager sowie BMK klimaaktiv mobil Masterplan Kinder- und Jugendmobilität

In Brunn am Gebirge finden jährliche bewusstseinsbildende Veranstaltungen zum Thema Verkehr statt.

Von allen Gemeinden wird die Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden betreffend gemeinsame Lösungen zum Thema Verkehr bzw. dadurch resultierenden Lärm angestrebt.

12. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN

Die Kosten der künftig gesetzten Maßnahmen wird sich nach der Anzahl der einlangenden Förderansuchen, der Menge der zur Verfügung gestellten Finanzmittel und den im Betrachtungszeitraum geltenden Richtlinien für Lärmschutz an Landesstraßen B und L orientieren.

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

Innerhalb des Betrachtungszeitraumes von 5 Jahren sind sämtliche im Zuge der Durchführung des (Teil-) Aktionsplanes gesetzten Maßnahmen zu dokumentieren.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen des (Teil-) Aktionsplans wird durch die im Jahr 2027 zu erstellenden strategischen Lärmkarten dokumentiert.

14. SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN

Die folgenden Angaben beziehen sich auf Landesstraßen B und L im gesamten Landesgebiet des Bundeslandes Niederösterreich:

Die Anzahl der durch künftig gesetzte Maßnahmen geschützten Personen wird sich nach der Anzahl der einlangenden Förderansuchen, der Menge der zur Verfügung gestellten Finanzmittel und den im Betrachtungszeitraum geltenden Richtlinien für Lärmschutz an Landesstraßen B und L orientieren.

15. BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN

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

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

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

„die Aktionspläne

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

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

Ebenso finden sich im NÖ Straßengesetz 1999 (LGBl. Nr. 16/2022), §23, Umweltprüfung für Aktionspläne bzw. im NÖ Raumordnungsgesetz 2014 (LGBl. Nr. 10/2024), § 4, Verfahren.

NÖ Straßengesetz 1999 (LGBl. Nr. 16/2022), §23 Umweltprüfung für Aktionspläne

Bei Vorliegen der sinngemäß anzuwendenden Voraussetzungen des

§ 4 Abs. 1 des NÖ Raumordnungsgesetz 2014 (LGBl. Nr. 10/2024), sind die Entwürfe der Aktionspläne oder der Änderungen von Aktionsplänen einer strategischen Umweltprüfung gemäß § 4 des NÖ Raumordnungsgesetz 2014 (LGBl. Nr. 10/2024), bzw. einer Prüfung, ob eine solche durchzuführen ist, zu unterziehen.

NÖ Raumordnungsgesetz 2014 (LGBl. Nr. 10/2024), § 4, Verfahren

(1) Bei Aufstellung eines überörtlichen Raumordnungsprogrammes ist eine strategische Umweltprüfung durchzuführen. Dies gilt auch für Änderungen,

- die einen Rahmen für künftige Projekte gemäß den Anhängen I und II der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl.Nr. L 26 vom 28. Jänner 2012, S. 1 setzen, oder
- voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf ein Europaschutzgebiet erwarten lassen.

Für den Aktionsplan Niederösterreich Straßen ist festzuhalten, dass die Voraussetzungen für eine strategische Umweltprüfung gemäß § 4 Abs. 1 des NÖ Raumordnungsgesetzes nicht gegeben sind und daher keine Umweltprüfung des vorliegenden Aktionsplans gemäß § 23 des NÖ Straßengesetzes 1999 erforderlich wird.

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

16. ZUSAMMENFASSUNG

Der Teil-Aktionsplan „Teil B4, Aktionsplanung Niederösterreich, Straßen (außer A&S)“ nimmt Bezug auf Landesstraßen B und L im Landesgebiet des Bundeslandes Niederösterreich, welche ein Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr aufweisen, sowie auf sämtliche Straßen (Landes- und Gemeindestraßen) außer Autobahnen (A) und Schnellstraßen (S) in den Gemeindegebieten der fünf Ballungsraumgemeinden (Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling), die gemeinsam mit dem Stadtgebiet der Stadtgemeinde Wien den sogenannten „Ballungsraum Wien“ bilden.

Autobahnen und Schnellstraßen werden im Teil-Aktionsplan des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) behandelt.

Das Land Niederösterreich fördert seit 30 Jahren Lärmschutzeinrichtungen für Objekte, welche an Landesstraßen B und L errichtet wurden. Dafür wurden seitens des Landes Niederösterreich seit dem Jahr 2000 rd. € 14.370.000 in den Einbau passiver Lärmschutzmaßnahmen bzw. rd. € 16.288.000 für aktive Maßnahmen an Neubau- bzw. Bestandsstrecken investiert.

In den 5 Ballungsraumgemeinden (Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling) wurden in den letzten Jahren zahlreiche Maßnahmen durchgeführt, die zur allgemeinen Reduzierung der Lärmbelastung beitragen (z.B.: Geschwindigkeits- und Verkehrsbeschränkungen, Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, raumplanerische Maßnahmen etc.).

Das Land Niederösterreich und die fünf vor genannten Ballungsraumgemeinden sind bemüht, die Lärmbelastung für die Bürgerinnen und Bürger möglichst gering zu halten. Daher werden die bisher gesetzten Maßnahmen fortgeführt, laufend evaluiert und gegebenenfalls an neu entstehende Anforderungen angepasst.

16.1 Zusammenfassung Lärmaktionsplan

| Name des Lärmaktionsplans | Amt der Niederösterreichischen Landesregierung - Straßen außer A&S in Niederösterreich ohne Gemeinden des Ballungsraums Wien |
|--|--|
| Gesamtkosten (in Euro) | nicht verfügbar |
| Beschlussdatum des Lärmaktionsplans | 2024 |
| Enddatum des Lärmaktionsplans | 2029 |
| Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung | nicht verfügbar |
| Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Lärmaktionsplans | Gemäß den Vorgaben der Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L sind die Grenzwerte 50 dB für den Nachtzeitraum (L _{night}) bzw. 60 dB für den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L _{den}). |
| Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf) | Prinzipiell ist hierzu festzuhalten, dass aufgrund von geographischen Bedingungen (z.B. enge Täler, Höhenlage von Wohnverbauung zu den Verkehrsträgern etc.) bzw. die Siedlungsstruktur in Niederösterreich (z.B. Einzelgehöfte, direkt angrenzende Siedlungsränder etc.) Konfliktbereiche im bestehenden Straßennetz vorhanden sind. |
| Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans | <p>Entsprechend § 10 (Information der Öffentlichkeit) des Bundesgesetzes über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz - Bundes-Lärm-G, BGBl. I Nr. 60/2005) wird der vorliegende Entwurf des Aktionsplanes für den Zeitraum von sechs Wochen über die Homepage www.laerminfo.at der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.</p> <p>Innerhalb dieser Zeit besteht die Möglichkeit, schriftlich zum Entwurf des Aktionsplanes Stellung zu nehmen.</p> <p>Weiters wird im Zuge von Lärmschutzsanierungsprojekten die Öffentlichkeit in Form von Infoveranstaltungen oder</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>schriftlichen Aussendungen über die geplanten Maßnahmen informiert.</p> |
| <p>Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz ruhiger Gebiete, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten</p> | <p>Wie bereits in den letzten Jahren ist von Seiten des Landes Niederösterreich vorgesehen, die Vorgaben der Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L umzusetzen. Hierbei wird angestrebt, hauptsächlich passive Lärmschutzmaßnahmen zu fördern.</p> <p>Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände bzw. -dämme) an Landesstraßen B und L sind im gesamten Landesgebiet des Bundeslandes nur in Ausnahmefällen und unter Erfüllung bestimmter Kriterien (z.B. Errichtungskosten im Verhältnis zu den durch die Maßnahme geschützten Personen) vorgesehen.</p> <p>Im Rahmen der Bekämpfung von Umgebungslärm sollen nach dem Grundsatz der Vorbeugung auch ruhige Gebiete geschützt werden. Gemäß Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz sind „Ruhige Gebiete“ als solche Gebiete definiert, welche einen besonderen Schutzanspruch in Bezug auf den Umgebungslärm aufweisen. Bei der Planung von neuen Straßen werden derartige ruhige Gebiete besonders berücksichtigt.</p> <p>Die Kosten für geplante Maßnahmen stehen im direkten Zusammenhang mit der Anzahl der einlangenden Förderansuchen, der Menge der zur Verfügung gestellten Finanzmittel und den im Betrachtungszeitraum geltenden Richtlinien für Lärmschutz an Landesstraßen B und L.</p> |
| <p>Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans</p> | <p>Die Wirksamkeit des gegenständlichen Aktionsplanes wird im Rahmen der im Jahr 2027 zu erstellenden strategischen Umgebungslärmkarten evaluiert werden. Die Ergebnisse der Evaluierung werden bei der Überarbeitung des Aktionsplanes, der im Jahr 2029 vorliegen sollte, berücksichtigt werden.</p> |
| <p>Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen</p> | <p>http://www.laerminfo.at/karten.html</p> <p>http://www.noe.gv.at/</p> |

16.2 Zusammenfassung Lärmaktionsplan, Wien

| Name des Lärmaktionsplans | Amt der Niederösterreichischen Landesregierung - Straßen außer A&S in den in Niederösterreich liegenden Gemeinden des Ballungsraums Wien |
|--|--|
| Gesamtkosten (in Euro) | nicht verfügbar |
| Beschlussdatum des Lärmaktionsplans | 2024 |
| Enddatum des Lärmaktionsplans | 2029 |
| Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung | nicht verfügbar |
| Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Lärmaktionsplans | Gemäß den Vorgaben der Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L sind die Grenzwerte 50 dB für den Nachtzeitraum (L _{night}) bzw. 60 dB für den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L _{den}). |
| Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf) | Prinzipiell ist hierzu festzuhalten, dass aufgrund von geographischen Bedingungen (z.B. enge Täler, Höhenlage von Wohnverbauung zu den Verkehrsträgern etc.) bzw. die Siedlungsstruktur in Niederösterreich (z.B. Einzelgehöfte, direkt angrenzende Siedlungsränder etc.) Konfliktbereiche im bestehenden Straßennetz vorhanden sind. |
| Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans | <p>Entsprechend § 10 (Information der Öffentlichkeit) des Bundesgesetzes über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz - Bundes-Lärm-G, BGBl. I Nr. 60/2005) wird der vorliegende Entwurf des Aktionsplanes für den Zeitraum von sechs Wochen über die Homepage www.laerminfo.at der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.</p> <p>Innerhalb dieser Zeit besteht die Möglichkeit, schriftlich zum Entwurf des Aktionsplanes Stellung zu nehmen.</p> <p>Weiters wird im Zuge von Lärmschutzsanierungsprojekten die Öffentlichkeit in Form von Infoveranstaltungen oder</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>schriftlichen Aussendungen über die geplanten Maßnahmen informiert.</p> |
| <p>Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz ruhiger Gebiete, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten</p> | <p>Wie bereits in den letzten Jahren ist von Seiten des Landes Niederösterreich vorgesehen, die Vorgaben der Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L umzusetzen. Hierbei wird angestrebt, hauptsächlich passive Lärmschutzmaßnahmen zu fördern.</p> <p>Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände bzw. -dämme) an Landesstraßen B und L sind im gesamten Landesgebiet des Bundeslandes nur in Ausnahmefällen und unter Erfüllung bestimmter Kriterien (z.B. Errichtungskosten im Verhältnis zu den durch die Maßnahme geschützten Personen) vorgesehen.</p> <p>Im Rahmen der Bekämpfung von Umgebungslärm sollen nach dem Grundsatz der Vorbeugung auch ruhige Gebiete geschützt werden. Gemäß Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz sind „Ruhige Gebiete“ als solche Gebiete definiert, welche einen besonderen Schutzanspruch in Bezug auf den Umgebungslärm aufweisen. Bei der Planung von neuen Straßen werden derartige ruhige Gebiete besonders berücksichtigt.</p> <p>Die Kosten für geplante Maßnahmen stehen im direkten Zusammenhang mit der Anzahl der einlangenden Förderansuchen, der Menge der zur Verfügung gestellten Finanzmittel und den im Betrachtungszeitraum geltenden Richtlinien für Lärmschutz an Landesstraßen B und L.</p> |
| <p>Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans</p> | <p>Die Wirksamkeit des gegenständlichen Aktionsplanes wird im Rahmen der im Jahr 2027 zu erstellenden strategischen Umgebungslärmkarten evaluiert werden. Die Ergebnisse der Evaluierung werden bei der Überarbeitung des Aktionsplanes, der im Jahr 2029 vorliegen sollte, berücksichtigt werden.</p> |
| <p>Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen</p> | <p>http://www.laerminfo.at/karten.html</p> <p>http://www.noe.gv.at/</p> |

