

UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2008

TEIL B6

Aktionsplan Salzburg (Straßen außer Autobahnen und Schnellstraßen)



Amt der Salzburger Landesregierung
Abteilung 16 – Umweltschutz

Dokumentstruktur

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

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

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

Allgemeine Informationen

Teil A1 – Einleitung und Grundlagen

Teil A2 – Zusammenfassende Darstellung der Daten

Straßenverkehr

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Schienenverkehr

Teil B11 – Aktionsplanung BMVIT (Schienenstrecken)

Teil B12 – Aktionsplanung Wien (Straßenbahnstrecken)

Flugverkehr

Teil B13 – Aktionsplanung BMVIT (Flugverkehr)

IPPC-Anlagen im Ballungsraum Wien

Teil B14 – Aktionsplanung BMWA (IPPC-Anlagen)

Teil B15 – Aktionsplanung BMLFUW (IPPC-Anlagen)

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

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	4
1. EINLEITUNG	5
2. PLANUNGSGEBIET	6
3. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE	6
4. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN	6
5. ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN	7
6. ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND	8
7. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN	8
8. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	9
9. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG	13
10. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG	15
11. ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN	19
12. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM	19
13. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN	26
14. GEPLANTE BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES (TEIL-) AKTIONSPLANS	26
15. SCHÄTZUNG DER DURCH DIE JEWEILS KONKRET VORGESEHENEN MASSNAHMEN VORAUSSICHTLICH ERZIELTE REDUKTION DER ANZAHL DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN	26
16. BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN	26
ANHANG: PLANUNGSABSICHTEN BZW. ZIELE DER GEMEINDEN	30

VORWORT

In unserer hochtechnisierten Umwelt sind störende Schallbelastungen (=Lärm) allgegenwärtig. Zwar wurden in gewissen Teilbereichen immer wieder große Einzelerfolge erzielt (beispielsweise vorbeugend beim Gewerbelärm, wo in den jeweiligen Bewilligungsverfahren bereits ein ausreichend strenger Maßstab angewendet wird, oder sanierend bei der Eisenbahnbestandsstreckensanierung oder beim Lärmschutz in Teilen des Straßennetzes, sodass ein (weiterer) Lärmsanierungsbedarf für diese Teilbereiche derzeit kaum gegeben ist). Diese Teilerfolge dürfen jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass das gesamthafte Lärmproblem als ungelöst zu bezeichnen ist. Dafür gibt es viele Gründe: Die beiden wichtigsten dürften die Vielzahl der Lärmquellen verbunden mit ihrem flächenhaften Auftreten und der hohe Finanzbedarf für deren Sanierung sein (insbesondere wenn die medizinisch erforderlich erscheinenden Zielwerte der WHO erreicht werden sollen). Daher wurde die gesamthafte Lärmsanierung nie begonnen. Um nun aus diesem Teufelskreis auszubrechen, ist also ein Paradigmenwechsel, eine andere Vorgangsweise erforderlich. Ein derartiger Ansatz wird bei näherer Betrachtung der EU-Richtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm erkennbar.

Diese EU-Richtlinie fordert beispielsweise ein hohes Gesundheits- und Umweltschutzniveau (Erwägung 1) und die Verhinderung schädlicher Auswirkungen und Belästigungen (Artikel 1), gibt aber dazu keinerlei Hinweise über die einzuhaltenden Grenzwerte vor. Zum Prozedere der Lärmaktionsplanung werden in der Richtlinie jedoch konkrete Hinweise gegeben. Eine Einbindung der Öffentlichkeit ist zwingend vorgesehen. Eine Lärminderung ist nur „erforderlichenfalls“ vorgesehen (Artikel 3 Definitionen und Artikel 8 Aktionspläne). Der Prozess der Erstellung der Lärmaktionspläne ist der EU offensichtlich wichtiger als die eigentlich zu erreichenden Ziele (ähnlich wie im angelsächsischen Rechtsbereich). Die jeweils zu erreichenden Schallschutzziele sind von den jeweils zuständigen Behörden in diesen Prozessen vorzugeben bzw. zu erarbeiten – eben jene Ziele, die für den jeweils konkreten Fall am besten angepasst sind. Je nach Randbedingungen können diese immer wieder anders ausfallen. Eine Bürgerbeteiligung macht erst bei einem derartigen prozesshaften Vorgehen wirklich Sinn.

Dieses prozesshafte Vorgehen wird durch die Umgebungslärm-Richtlinie an mehreren Stellen dargelegt. Beispielsweise ist es praktisch unmöglich, in nur einem Jahr nach Fertigstellung der Lärmkarten einen ambitionierten Lärmaktionsplan aufzustellen. Dieser muss vielmehr in einem permanenten Prozess im ganzen Zeitraum zwischen der Erstellung bzw. Überarbeitung der Lärmkarten (jeweils alle fünf Jahre) erfolgen. Auch die Wiederholung alle fünf Jahre deutet diese Prozesse an – alle fünf Jahre immer wieder dasselbe zu machen ist sinnlos. Auch die Formulierung in der Umgebungslärm-Richtlinie, die eine Überarbeitung der Lärmaktionspläne ausdrücklich auch außerhalb des Fünfjahresrasters (... bei bedeutsamen Änderungen...) vorsieht, deutet in diese Richtung. Das heißt also: *Der eigentliche „Spirit“ der Umgebungslärm-Richtlinie stellt den Prozess der Lärminderung und nicht so sehr das konkret zu erreichende Einzelziel in den Vordergrund.*

Die Erfahrungen mit Lärmschutzgroßprojekten, wie der Bestandsstreckensanierung an österreichischen Eisenbahnstrecken oder der Lärminderungsplanung nach § 47a Bundesimmissionsschutzgesetz in Deutschland, legen für die Lärmsanierung (Lärminderung) ein abgestuftes Verfahren nahe: zuerst einen Rahmenplan schaffen und dann den eigentlichen Prozess der Lärminderungsplanung / Durchführung zu starten. Dabei wird es oft sinnvoll sein, zunächst die am höchsten belasteten Bürger zu entlasten, beispielsweise vorrangig jene, die indiskutablen Lärmpegeln von $L_{den}>70$ dB / $L_{night}>60$ dB ausgesetzt sind, dann jene, die gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln ($L_{den}>65$ dB / $L_{night}>55$ dB) ausgesetzt sind und schließlich jene, die über den Schwellenwerten (§ 8 Bundes-LärmV) belastet sind, bis im

Idealfall die Grenzwerte der WHO erreicht werden. In begründeten Fällen werden auch Teilbereiche früher bearbeitet und damit saniert werden, wenn dadurch ein besonders effizienter Mitteleinsatz erreicht werden kann (z.B. sehr viele Betroffene auf einer eher kurzen Strecke).

Lärmsanierungen sind fast immer sehr teuer und werden daher oft nur in Kombination mit anderen Umweltzielen, die ähnliche Sanierungsschritte erfordern, wie beispielsweise Luftreinhaltung, Klimaschutz oder bei konkreten Vorhaben (Straßenausbauten oder Generalsanierung von Wohnvierteln etc.) finanzierbar und damit letztlich auch verantwortbar sein. Nur die Ausnutzung derartiger Synergien wird die Lärminderung wesentlich weiterbringen und im Idealfall zur Zielerreichung führen. Dazu ist noch anzumerken, dass sämtliche Studien zu Kosten-/Nutzurechnungen der Lärmkosten aus volkswirtschaftlicher Sicht eindeutig belegen, dass der Nutzen einer Lärmsanierung die dafür aufzuwendenden Mittel überwiegt. Das Problem dabei ist jedoch, dass Kosten- und Nutzenträger unterschiedliche Gruppen sind. Nichthandeln ist volkswirtschaftlich betrachtet die teuerste Variante, da der Lärm *jetzt und permanent* hohe Kosten verursacht (Gesundheitskosten, Wertminderung, etc.).

Für den konkreten Lärmaktionsplan wurde aufgrund der extrem kurzen Zeitvorgaben und der derzeit auch nicht gegebenen (zusätzlichen) Ressourcen für den Beginn bewusst ein minimalistischer Ansatz gewählt. Dieser soll den eigentlichen Prozess der Lärminderung (auch integriert in diverse andere Materien) starten.

Der Lärmaktionsplan versteht sich als *Planungsinstrument*. Sämtliche konkrete Aussagen sind immer als jeweiliger Planungsstand zu betrachten und können abhängig von äußeren Randbedingungen wie beispielsweise geänderte übergeordnete Planvorgaben, veränderte Lärmbelastungen (z.B. durch veränderte Verkehrsströme) oder Verfügbarkeit von Ressourcen (z.B. Finanzmittel), etc. sich in einem permanenten Prozess verändern. In diesem Sinne ist der Lärmaktionsplan als „nicht bindend“ zu verstehen.

1. EINLEITUNG

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

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

Grundlage für die Umgebungslärm-Aktionsplanung stellt die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm dar. Mit dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz und den rechtlichen Umsetzungen der Bundesländer wurde ein wichtiger Schritt gesetzt, die Lärmbelastung in Österreich einheitlich zu erfassen und für einen besseren Schutz vor Umgebungslärm zu sorgen. Dabei ziehen die Bundesländer gemeinsam mit Umweltministerium, Wirtschaftsministerium und Verkehrsministerium an einem Strang.

Bei der Ausarbeitung der Lärm-Aktionspläne kommt der Information der Bevölkerung eine besondere Bedeutung zu. Die Teil-Aktionspläne der jeweils in Österreich zuständigen Stellen können deshalb gemeinsam mit den zugehörigen strategischen Umgebungslärmkarten und weiteren Informationen zum Lärmschutz unter www.umgebungslaerm.at abgerufen werden. Zu den ebenfalls dort veröffentlichten Entwürfen der Teil-Aktionspläne kann direkt an die zuständige Stelle schriftlich Stellung genommen werden.

Diese Teil-Aktionspläne liefern die Grundlage für weitere Detailplanungen. 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.

2. PLANUNGSGEBIET

Folgende Landesstraßenabschnitte mit einer Gesamtlänge von 76,1 km im Bundesland Salzburg weisen eine Verkehrsstärke von mehr als 6 Millionen Kfz im Jahr auf und fallen daher für die Erstellung der strategischen Lärmkarten 2007 und der Aktionspläne 2008 unter den Begriff "Hauptverkehrsstraßen":

B1:	Ortsdurchfahrt (OD) Straßwalchen Knoten B 147 bis Knoten B 154	0,333 km
	OD Eugendorf Knoten L 102 bis Kreisverkehr Anschluss A1	0,808 km
	Langwied bis OD Himmelreich (incl Stadt Salzburg)	10,505 km
B320:	Knoten Laudersbach bis Knoten Radstadt Ost	4,641 km
B150:	Gesamter Verlauf von Salzburg Nord bis Anschluss Salzburg Süd A10 (incl Stadt Salzburg)	13,236 km
B155:	Gesamter Verlauf von Salzburg Lehen bis Staatsgrenze Freilassing (incl Stadt Salzburg)	3,717 km
B156:	Salzburg Nord bis Knoten Anthering L 253	6,777 km
B159:	OD Hallein Neustadt bis Burgfried	1,822 km
B311:	Knoten Bischofshofen (Rampe A10) bis Beginn Umfahrung Schwarzach	12,385 km
	Maishofen Atzing bis Saalfelden Nord	11,290 km
L101:	Kreisverkehr Lengfelden bis Elixhausen Süd	2,189 km
L104:	Salzburg Justizgebäude - Erzabt-Klotz-Straße	0,750 km
L105:	Salzburg Aigen (Steinlechner Kreuzung) bis Kaserne Elsbethen	4,163 km
	Hallein Brechmühlweg bis KV Hagerkreuzung B 159	0,796 km
L106:	Gesamte Länge B 150 bis L 105	1,657 km
L118:	OD Hagenau	0,627 km
L119:	Gesamte Länge KV B1 bis KV A1	0,404 km

3. ZUSTÄNDIGKEIT

Salzburger Landesregierung

Ausführende Stelle:

Abteilung Umweltschutz des Amtes der Salzburger Landesregierung,
Postfach 527, 5010 Salzburg, email: umgebungslaerm@salzburg.gv.at

4. RECHTSGRUNDLAGEN SOWIE GELTENDE SCHWELLENWERTE

- Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABI EG L 189/12 vom 18.07.2002 (kurz: „EU-RL“ oder „Umgebungslärm-Richtlinie“)
- Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG), BGBl. I 60/2005
- Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV), BGBl. II 144/2006
- Gesetz, mit dem in Umsetzung bestimmter Richtlinien der Europäischen Union besondere Umweltschutzvorschriften erlassen und die Mitteilung von Umweltinformationen geregelt werden (Umweltschutz- und Umweltinformationsgesetz – UUIG), LGBl Nr 59/2005 idF LGBl Nr 72/2007

Umgebungslärm, vor allem jener der durch den Verkehr und die Industrieanlagen verursacht wird, ist als eines der größten Umweltprobleme in *Europa* anerkannt worden. Zur Setzung von Maßnahmen wurde von der EU die Richtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm erlassen. Vorgesehen ist zunächst die Erstellung von „strategischen Lärmkarten“ zur Darstellung der Lärmsituation. Auf deren Grundlage sind dann in der Folge die Mitgliedsstaaten zur Ausarbeitung von „Aktionsplänen“ verpflichtet, in denen Maßnahmen zur Bekämpfung des Umgebungslärms festzulegen sind.

Die Umsetzung dieser Umgebungslärm-Richtlinie in das österreichische Recht orientiert sich an den jeweiligen Zuständigkeiten des Bundes und der Länder. Maßgebend ist also der Kompetenzbereich für die jeweilige Lärmquelle.

Für das Land Salzburg wurde das Umweltschutz- und Umweltinformationsgesetz (UUIG), idF LGBl Nr 72/2007, erlassen, das die Erstellung von „strategischen Lärmkarten“ und von „Teil-Aktionsplänen“ für stark befahrene Landesstraßen (B und L) sowie entsprechend gleichartige Privatstraßen (Hauptverkehrsstraßen) und für die Straßen des Ballungsraumes Salzburg (d.i. das Gemeindegebiet der Stadt Salzburg) vorsieht. Für die Hauptverkehrsstraßen ist die Salzburger Landesregierung zuständig, für den Ballungsraum Salzburg dagegen die Stadt Salzburg. Industrieanlagen (IPPC-Anlagen), die dem UUIG unterliegen, sind momentan im Land Salzburg nicht existent.

Nach § 23 Abs 4 UUIG dürfen Maßnahmen, die in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen, in die Teil-Aktionspläne nur auf Vorschlag der jeweiligen Gemeinde aufgenommen werden.

Der vorliegende Teil-Aktionsplan war zunächst für die Hauptverkehrsstraßen zu erstellen, die ein Verkehrsaufkommen von über 6 Millionen Kraftfahrzeugen im Jahr aufweisen (vgl § 22 Abs 1 Z 1 UUIG).

Für die Hauptverkehrsstraßen, die ein Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeuge im Jahr aufweisen, sind die „strategische Lärmkarten“ in der Folge dann bis zum 31.05.2012 zu erstellen und die „Teil-Aktionspläne“ bis zum 31.05.2013 auszuarbeiten. Diese Fristen gelten auch für den Ballungsraum Salzburg.

Der Aktionsplan bzw die Teil-Aktionspläne stellen sich als reine Planungsinstrumente ohne rechtlich bindende Wirkung dar. Demzufolge legt § 17 Abs 4 UUIG fest, dass durch die Teil-Aktionspläne keine subjektiven Rechte begründet werden.

Für den durch den Verkehr auf Hauptstraßen verursachten Lärm gelten Schwellenwerte von $L_{den} = 60$ dB und $L_{night} = 50$ dB.

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

Die strategischen Umgebungslärmkarten und die auf diesen basierenden Konfliktkarten wurden auf folgenden Grundlagen erstellt:

- Verkehrsdaten des Landes Salzburg (Straßenverkehrszählung auf Autobahnen, Landesstraßen B und L, 2005)
- 3D-Daten aus photogrammetrischen Auswertungen der Gesamtbefliegung Salzburg 2007 incl. Tiefflug (für den Abschnitt der B 311 von Maishofen Atzing)

bis Saalfelden Nord) und von Hochflügen 2006 (für die übrigen an die ASFINAG vergebenen Landesstraßenabschnitte)

- ZMR-Daten: 01.11.2006
- GWR-Daten: 31.12.2006

Die Erstellung der strategischen Umgebungslärmkarten erfolgte

- unter Verwendung des Berechnungsverfahrens der RVS 04.02.11, Ausgabe 1. März 2006 in Verbindung mit ÖAL-Richtlinie 28 (Stand Februar 2001)
- mit dem Schallausbreitungsprogramm CADNA/A der Fa. Datakustik GmbH in der Version 3.7.

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

Die Angabe der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind, können dem Teil A2 des Aktionsplans entnommen werden.

Die Werte für Straßenverkehrslärm im Bundesland Salzburg sind dort auf Seite 29 angegeben. Bei der Angabe der Personen, Wohnungen etc. erfolgt keine Unterscheidung nach zuständigen Behörden.

7. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

Die Bereiche, in denen die Schwellenwerte überschritten sind, können den Konfliktkarten entnommen werden. Die Ausweisung erfolgt in 5 dB-Stufen, je nach Überschreitung der Schwellenwerte im Bereich von 0 dB bis 5 dB, 5 dB bis 10 dB, 10 dB bis 15 dB und von mehr als 15 dB.

Das zu einem großen Teil gebirgige Bundesland Salzburg wird von einer Reihe von Transit- und Durchgangsrouten von nationaler und internationaler Bedeutung durchzogen, die meist den Verläufen der größeren Täler folgen. Vor allem Innergebirg erfolgt die Hauptsiedlungstätigkeit in diesen Tälern. Im Umfeld solcher Hauptverkehrsstraßen sind daher Lärmbelastungen unvermeidlich, die Lärmproblematik ist hier in den oft engen Tälern größer als im Flachland. Daher setzt das Land Salzburg vieles daran, um die Lärmbelastung für die Bevölkerung möglichst gering zu halten. Zahlreiche Maßnahmen, die teilweise bereits Mitte der 1980er-Jahre gestartet wurden, haben die Lärmbelastung für die Salzburgerinnen und Salzburger in den letzten Jahren erfolgreich reduziert.

Das Land Salzburg setzt mit einem breiten Spektrum von Maßnahmen und durch die Berücksichtigung der Lärmproblematik in der Raumordnung darauf, die Lärmsituation für Straßenanrainerinnen und Straßenanrainer laufend zu verbessern.

Dazu ist in Teilbereichen auch die Mithilfe der EU erforderlich, um rechtliche und wirtschaftliche Maßnahmen zu ermöglichen und so verkehrslenkend eingreifen zu können.

8. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Gemäß den §§ 23 Abs 3, 18 UUG iVm § 5 Abs 1 Salzburger Abfallwirtschaftsgesetz 1998, LGBl. Nr. 35/1999 idGF, war der Entwurf des Teil-Aktionsplans Salzburg samt den strategischen Umgebungslärmkarten beim Amt der Landesregierung sowie bei den betroffenen Bezirksverwaltungsbehörden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen und im Internet zu veröffentlichen. Zusätzlich erfolgte eine Veröffentlichung auf der Internetplattform des Lebensministeriums zum Umgebungslärm.

Der Hinweis auf die Veröffentlichung erfolgte entsprechend den gesetzlichen Vorgaben in der "Salzburger Landes-Zeitung", in den "Salzburger Nachrichten" und in der "Salzburger Kronen-Zeitung" in den Ausgaben jeweils vom 03.11.2009. Die Stellungnahmefrist belief sich auf 6 Wochen bis zum 15.12.2009.

Weiters waren die in Betracht kommenden Bundesdienststellen, die Salzburger Landesumweltanwaltschaft und die Stadt Salzburg sowie die sonst betroffenen Gemeinden zu verständigen.

Folgende Stellungnahmen sind innerhalb der vorgegebenen Frist eingelangt:

1. Anrainer Bereich Knoten Laudersbach in Altenmarkt (e-mail vom 10.12.2009):

Hingewiesen wurde auf die äußerst starke Zunahme des Verkehrs, insbesondere im Zuge der Errichtung der A 10 Tauernautobahn und damit im Zusammenhang durch den Ausbau des Zubringers Ennstal Bundesstraße sowie durch die Schaffung eines Industrie- bzw. Gewerbegebietes im Raum Altenmarkt bzw. Reitdorf-Flachau.

2. Anrainer Kaindlstraße in Golling (e-mail vom 14.11.2009):

Angefragt wurde, warum der an der Siedlung in der Kaindlstraße liegende Abschnitt der B 159 nicht erfasst wurde. Die Zunahme des Verkehrsaufkommens erfordere eine Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen.

3. Anrainer entlang der B 158 in Hof (e-mail vom 14.12.2009):

Eingewendet wurde, dass aufgrund von "internen" Verkehrszählungen auch die B 158 im Bereich von der Stadt Salzburg bis zur Gemeinde Hof eine Verkehrsstärke von mehr als 6 Millionen KFZ im Jahr aufweise.

4. Anrainerin B 1 in Eugendorf/Grüne Eugendorf/Grüne Flachgau (e-mail vom 15.12.2009):

Hingewiesen wurde auf die Situation der entlang der B 1 befindlichen Wohnhäuser, die von einer permanenten Überschreitung der Grenzwerte betroffen seien.

Gefordert wurde die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, ua durch eine Erweiterung des Busangebotes vor allem in den Abendstunden, den Einsatz zusätzlicher Busse zu Stoßzeiten usw. Die separate Busspur solle erhalten bleiben. Die Anzahl der LKW-Fahrten solle durch eine Rückverlagerung auf die Autobahn reduziert werden. Notwendig sei eine verstärkte Förderung des öffentlichen Verkehrs. Im Räumlichen Entwicklungskonzept der Gemeinde Eugendorf sei vorzusehen, dass entlang der B 1 in Eugendorf auf einer Breite von 100 m rechts und links keine Wohngebiete mehr ausgewiesen werden dürfen.

5. Lebensraum Salzkammergut (Schreiben vom 15.12.2009):

Beantragt wurde die Einbeziehung sowohl der B 158 als auch der B 154 in den Teil-Aktionsplan Salzburg. Nach der Einführung der Maut für LKWs auf den Autobahnen habe der LKW-Transitverkehr im Salzkammergut drastisch zugenommen. Ziel sei die Verordnung einer 3,5 t Beschränkung für die Durchzugsstraßen des Salzkammergutes mit Ausnahme des Ziel- und Quellverkehrs.

6. Landesumweltschutz Salzburg (Schreiben vom 15.12.2009):

Die fundamentale Kritik der Landesumweltschutz Salzburg konzentriert sich im Wesentlichen auf die folgenden Punkte:

Der Teil-Aktionsplan Salzburg beinhalte nicht die gesetzlich geforderten Mindest-Informationen ua hinsichtlich örtlich signifikanter Überschreitungen von Schwellenwerten, Hot-Spot-Analysen, Prioritätenreihungen usw.

Bemängelt wurde eine nicht ausreichende Beteiligung der Öffentlichkeit, die entsprechend der Umgebungslärm-Richtlinie in mehreren Phasen, also auch bereits im Zuge der Planung, zu erfolgen habe.

Der vorliegende Teil-Aktionsplan Lärm erfülle daher "mitnichten die Kriterien der zugrunde liegenden gesetzlichen Bestimmungen" und "dient nur dazu, den gesetzlich geforderten Handlungszeitpunkt auf die nächste Berichtsphase aufzuschieben". Trotz der engen Zeitvorgaben wäre es möglich gewesen, die Vorgaben zu erfüllen. Gefordert wurde eine völlige Neudurchführung.

Seitens der Stadt Salzburg wurde mit Schreiben vom 15.12.2009 auf die Erstellung des Teil-Aktionsplans für den Ballungsraum bis zum 31.05.2013 hingewiesen; die Gemeinde Altenmarkt teilte mit E-Mail vom 15.12.2009 weitere Maßnahmen mit.

Grundsätzliches:

Laut der Umgebungslärm-Richtlinie sollten die strategischen Lärmkarten bis spätestens zum 30.06.2007 und die (Teil-)Aktionspläne bis spätestens 18.07.2008 vorliegen.

Aufgrund verfassungsrechtlicher und faktischer Gegebenheiten obliegt die Festlegung der Umsetzung von Richtlinien der EU dem Bund, der in dem am 04.07.2005 erlassenen Bundes-LärmG die erforderlichen Klarstellungen getroffen hat. Danach wurde die landesrechtliche Regelung am 04.07.2007 erlassen. Erst nach Herstellung der gesetzlichen Grundlagen konnten die strategischen Lärmkarten erstellt werden, die dann Ende des Jahres 2008 vorgelegen sind.

Vor diesem Hintergrund blieb der Salzburger Landesregierung keine andere Wahl, als den im Vorwort als "minimalistischen Ansatz" bezeichneten Weg einzuschlagen. In Anbetracht der Verpflichtung zur periodischen Überarbeitung der Aktionspläne ist dieses Vorgehen zu vertreten, da kurzfristig erzielbare Maßnahmen sofort umgesetzt werden können und umfangreichere Maßnahmen dann in die Überarbeitung der strategischen Lärmkarten bzw. Aktionspläne in den Jahren 2012/2013 einfließen können.

Im Sinne eines transparenten und offenen Vorgehens wurde die diesbezügliche Problematik gegenüber den Bürgern kommuniziert. In Telefonaten, die zum Teil einzelnen Stellungnahmen vorausgingen, konnte sogar bei unmittelbar von den Lärmauswirkungen Betroffenen ein Problembewusstsein sowie Verständnis erlangt werden. Einzig von der

Landesumweltschutzbehörde Salzburg erfolgte eine vehemente Kritik. Wenn sie aber in diesem Zusammenhang auf die vielen sehenswerten Ergebnisse in anderen Ländern Europas verweist, versäumt sie es, dazu konkrete Beispiele zu nennen. Was in Anbetracht der Pflicht zur periodischen Überprüfung der Aktionspläne mit der von ihr geforderten Neudurchführung zu gewinnen ist, vermochte sie auch selbst nicht darzulegen.

Nach der Erlassung der Richtlinien zur Luftqualität wurde von der EU mit der Umgebungslärm-Richtlinie auch ein Regelwerk zur Bekämpfung der schädlichen Auswirkungen des Lärms erlassen. Beide Regelwerke haben ein grundsätzliches Problem gemeinsam: Der Ansatz erfolgt bei den Auswirkungen und nicht bei den Ursachen. Gerade im Bereich des Verkehrs treten Probleme an Orten auf, an denen die Verkehrsströme zusammentreffen, die aber oft ihre Ursache in weit abseits gelegenen Gebieten haben. Die Pläne stellen aber in erster Linie auf belastete Gebiete ab. Die Programme zur Luftqualität und die Aktionspläne zur Bekämpfung der schädlichen Auswirkungen des Lärms sind aber keine Instrumente zur Gestaltung der Verkehrspolitik, sie sehen lediglich die Setzung von vereinzelt Maßnahmen vor. Die Stellungnahmen machen deutlich, dass grundsätzlich am Verkehr selbst anzusetzen wäre und eben nicht in erster Linie an seinen Auswirkungen.

Die Verkehrspolitik wird aber wesentlich von Trägern beeinflusst, die außerhalb des unmittelbaren Einflussbereiches des Landes Salzburg liegen. Wichtige Kompetenzen, z.B. die Zulassungsvorschriften für KFZ, die deren Lärmauswirkungen wesentlich beeinflussen, liegen im Verantwortungsbereich des Bundes oder der EU. Weiters ist anzumerken, dass wichtige Maßnahmen wie etwa Umfahrungsstraßen aufgrund einer Reihe von Erwägungen errichtet werden, in deren Rahmen Lärm nur einen von mehreren Gründen darstellt. Derartige Planungen erfolgen völlig unabhängig außerhalb der Erstellung der (Teil-) Aktionspläne.

Zu den Stellungnahmen 2, 3 und 5 (Anmerkungen formeller Natur):

Die Umgebungslärm-Richtlinie der EU und in der Folge das Bundes-LärmG und das UUG erfassen gleichsam im ersten Schritt nur jene Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen über 6 Millionen KFZ pro Jahr. In einem zweiten Schritt folgen dann die Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Millionen KFZ pro Jahr.

Die B 159 im Bereich Kaindlstraße in Golling und die B 154 erfüllen diese Voraussetzungen nicht und waren daher im vorliegenden Teil-Aktionsplan Salzburg nicht zu erfassen. Ihre Verkehrsaufkommen liegen unter 6 bzw. 3 Millionen KFZ pro Jahr.

Die B 158 erfüllt zwar nicht die Kriterien für die Aufnahme in den vorliegenden Teil-Aktionsplan Salzburg, mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen KFZ pro Jahr wird sie aber vom nächsten bis zum Jahre 2013 zu erstellenden Teil-Aktionsplan erfasst werden. Die Arbeiten zur Erstellung der strategischen Lärmkarten wurden bereits in Angriff genommen.

Das Verkehrsaufkommen wird auf Grund des jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehrs (JDTV) ermittelt, der als Jahreswert hochgerechnet wird. Die Betrachtung erfolgt nicht für bestimmte Punkte, sondern für bestimmte Abschnitte einer Straße. Diese "ECE-Zahlen" entsprechen den Qualitätskriterien der UNO und werden weltweit verwendet. Eine Überarbeitung erfolgt alle 5 Jahre. Dagegen sind einzelne Tagesereignisse nicht repräsentativ.

Zu betonen ist, dass Lärmschutzmaßnahmen auch unabhängig vom Teil-Aktionsplan Salzburg durchgeführt werden (z.B. der Bau von Lärmschutzwänden und die Schallschutzfensterförderung).

Zu den Stellungnahmen 1 und 4 (Anmerkungen inhaltlicher Natur):

An dieser Stelle ist zunächst auf die unter "Grundsätzliches" getroffenen Ausführungen zu verweisen. In Bezug auf die vom Teil-Aktionsplan betroffenen Straßen ist das Land Salzburg (bzw. dessen Gemeinden) kein überwiegender Träger des öffentlichen Verkehrs, versucht aber, ihn im Rahmen der Möglichkeiten optimal zu gestalten und zu fördern.

Diese Problematik ist vor allem für das Schreiben einer Anrainerin der B 1 in Eugendorf/Grüne Eugendorf/Grüne Flachgau relevant. Die übermittelten Vorschläge sind jedenfalls an die zuständigen Dienststellen des Amtes der Landesregierung zur Evaluierung weitergeleitet worden.

Zur angeregten Verbesserung des öffentlichen Verkehrs ist festzuhalten, dass dafür grundsätzlich der ÖPNV-Regionalverband Ansprechpartner wäre, über den die Gemeinde Eugendorf einen Bedarf geltend machen müsste. Dies liegt aber im selbständigen Wirkungsbereich der Gemeinde.

Zur Verbesserung der Bushaltestellen wurde im Jahre 2009 eine entsprechende Förderaktion durchgeführt, deren Wiederholung angedacht wird.

Hinsichtlich der Park & Ride-Anlagen wird im Jahre 2010 ein landesweites Konzept ausgearbeitet werden.

Die Förderung der Jahreskarte mit 20% des Kaufpreises wird bis auf Weiteres auch in Zukunft durchgeführt werden.

Im Bereich der Raumordnung hat sich die Gemeinde Eugendorf (wie auch alle anderen betroffenen Gemeinden) zur Anwendung der Richtlinie Immissionsschutz in der Raumordnung verpflichtet. Diese Richtlinie sieht keine fixen Abstände von den Straßen zu den Wohngebieten vor, sondern kombiniert Lärmwerte mit Abständen. Auch die Raumordnung liegt im selbständigen Wirkungsbereich der Gemeinde.

Für den Bereich des Knotens Laudersbach in Altenmarkt sind Gespräche zwischen dem Land Salzburg und der ASFiNAG mit dem Ziel im Anlaufen, durch eine Änderung der Verkehrsführung in Verbindung mit der Errichtung einer neuen Anschlussstelle an der A 10 eine Entlastung zu bewirken.

Zur Stellungnahme (6) der Landesumweltanwaltschaft Salzburg:

Die vehemente Kritik der Landesumweltanwaltschaft Salzburg weist nur zu einem geringen Teil ein für den Teil-Aktionsplan Salzburg zu beachtendes fachliches Substrat auf. Einige Punkte wurden bereits unter "Grundsätzliches" abgehandelt.

Dem Kritikpunkt der nicht ausreichenden Einbindung der Öffentlichkeit ist entgegenzuhalten, dass seitens der ausführenden Behörde exakt die gesetzlichen Vorgaben eingehalten wurden. Der Teil-Aktionsplan Salzburg wurde darüber hinaus bereits im Rahmen der Erstellung in den betroffenen Gemeinden mit den Bürgermeistern und Gemeindevertretern erörtert. Auch hier vermengt die Landesumweltanwaltschaft Salzburg ihre Kritik am Teil-Aktionsplan Salzburg mit der Kritik an seinen gesetzlichen Grundlagen, die im Rahmen der Erstellung des Aktionsplanes aber nicht mehr relevant sein kann.

Bemängelt wurde weiters, dass der Teil-Aktionsplan Salzburg gesetzlich geforderte Mindest-Informationen nicht enthalte. Angeführt wurden etwa örtlich signifikante Überschreitungen von Schwellenwerten. Die Überschreitung der Schwellenwerte ist aber leicht aus den strategischen Lärmkarten herauszulesen und wurde in eigenen Lärmkarten („Konfliktzonen“) ausgewiesen, die unter der veröffentlichten Internet-Adresse abrufbar sind. Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang, dass weder nach der Umgebungslärm-Richtlinie noch nach der hier anzuwendenden Bundes-LärmV eine örtlich signifikante Überschreitungen von Schwellenwerten (bzw. Grenzwerten) in dieser Form im (Teil-) Aktionsplan darzustellen ist. Nach § 10 Z 3 Bundes-LärmV waren lediglich deren Werte anzugeben; die Überschreitungen lassen sich ohnehin aus den Lärmkarten besser ablesen. Ebenso finden die geforderten Hot-Spot-Analysen in dieser Form keine Deckung in den relevanten Rechtsvorschriften. Die Angaben zu den besonderen Lärmproblemen, die § 10 Z 6 Bundes-LärmV vorsieht, sind in Kapitel 7 des Teil-Aktionsplanes Salzburg enthalten. Die Anzahl der betroffenen Personen ist im Dokument "Allgemeine Informationen – Teil A2" des Aktionsplans angegeben. Für Prioritätenreihungen finden sich weder in der Bundes-LärmV noch in der Umgebungslärm-Richtlinie Grundlagen.

Zusammenfassend kann daher festgehalten werden, dass die von der Landesumweltanwaltschaft als fehlend erachteten "Mindest-Informationen" zum allergrößten Teil entweder nicht oder nicht in dieser Form gefordert waren bzw. in der rechtlich geforderten Weise enthalten sind. Aufgrund der kurzen Zeitspanne, die für die Erstellung des Teil-Aktionsplans Salzburg zur Verfügung stand, mussten etwa die Angaben zu den besonderen Lärmproblemen eher allgemein ausfallen. Bei der Überarbeitung des Aktionsplans bis zum Jahr 2013 wird in diesen Bereichen versucht werden, eine entsprechende Optimierung in die Wege zu leiten. Das ändert aber nichts daran, dass auch diese Angaben grundsätzlich enthalten sind und die diesbezügliche Kritik der Landesumweltanwaltschaft Salzburg unberechtigt ist.

9. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

9.1 Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung

Bereits seit 25 Jahren fördert das Land Salzburg Lärmschutzeinrichtungen für Objekte (Häuser, Wohnungen) an Landesstraßen B und L.

Im Rahmen des Programms zur Errichtung von Lärmschutzwänden wurden in den letzten 10 Jahren (1999 – 2008) im Land Salzburg an Landesstraßen B und L in Summe €7.500.000.- investiert. In 60 Projekten wurden damit Lärmschutzwände von ca. 12,5 km Gesamtlänge errichtet.

Im Budget des Jahres 2009 sind dafür € 650.000.- für 9 Projekte mit ca. 1,0 km Lärmschutzwand-Gesamtlänge vorgesehen.

Im Rahmen der Lärmschutzfenster-Förderaktion wurden in den letzten 10 Jahren (1999 – 2008) an Landesstraßen B und L in Summe €3.000.000.- ausgegeben. Damit wurde für 1.150 Projekte (Häuser) der Einbau von ca. 6.700 Einzelelementen (Fenstern oder Türen, zusätzlich Schalldämmlüfter) gefördert. Im Landesvoranschlag 2009 sind dafür € 300.000.- reserviert.

9.2 Maßnahmen in der Verkehrsplanung

Straßenausbauten:

Folgende Bauvorhaben, die auch eine Verbesserung der Lärmsituation zur Folge haben, wurden in den letzten 10 Jahren an Landesstraßen B und L realisiert:

- B 311 Umfahrung Schwarzach mit Tunnel (Fertigstellung 1999) mit Gesamterstellungskosten von ca. € 40 Mio.
- B 311 Unterflurtrasse Kirchham (Fertigstellung 2003) mit Gesamterstellungskosten von ca. € 20 Mio.

Die Umfahrung Henndorf (mit Tunnel) mit Gesamterstellungskosten von ca. € 75 Mio. wurde im Sommer 2009 fertig gestellt.

Maßnahmen des Salzburger Landesmobilitätskonzeptes 2006-2015:

Im Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006-2015 (SLMK) wurde eine Vielzahl von Maßnahmen ausgearbeitet, die eine Steigerung der Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs zum Ziel haben. Die im Folgenden angeführten Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, es ergab sich daraus auch jeweils ein positiver Umwelteffekt und somit ein positiver Effekt im Sinne der Umgebungslärm-Richtlinie.

Sanfte Mobilität im Tourismus:

- Das Konzept der Sanften Mobilität stellt eine zukunftssträchtige Strategie für starke Wirtschaftskraft bei hoher Lebensqualität dar. Die Benützung umweltfreundlicher Verkehrsarten im Ort und bei An- und Abreise stehen dabei im Mittelpunkt.

Sanfte Mobilität wurde bisher geprägt durch:

- Konzeption und Umsetzung einer umweltrelevanten Reiselogistik
- Optimierung der Verkehrsangebote von Bahn, Bus, Taxi, Rad, Bergbahnen
- Integration von Fahrplan- und Tourismusinformatio n in einer Mobilitätsdienstleistungszentrale
- E-Fahrzeuge für die Gäste
- Alternative Angebote: Shuttle-Dienst, umweltfreundliche City-Busse, Anrufsammeltaxidienste
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen durch mehr Fuß- und Radwege, Fußgängerzonen, Parkraumbewirtschaftung

Status: Als erfolgreiches Beispiel in Salzburg gilt die Gemeinde Werfenweng. Als Vorbild kann auch die Strategie des Regionalverbandes Tennengau gesehen werden, touristische Fahrten mit dem Öffentlichen Verkehr dahingehend zu fördern, dass für Gäste attraktive und unkomplizierte Fahrtangebote um einen Euro innerhalb der Region bzw. in die Landeshauptstadt angeboten werden.

Auswirkung: Reduktion des lokalen Kfz-Verkehrs sowie des regionalen bzw. überregionalen Kfz-Verkehrs durch An- und Abreise mit alternativen Verkehrsmitteln (Bus und Bahn) mit entsprechender Verringerung der Lärmbelastung vor allem im Ort, aber auch an den An- und Abreiserouten

LKW-Fahrverbote:

Ziele: Rückverlagerung der Lkw-Fahrten auf die Autobahn und Schutz der Bevölkerung in dicht besiedelten Ortsgebieten.

Beispiele:

- B1 Wiener Straße Straßwalchen – Landesgrenze
- B99 Katschbergstraße Gemeindegebiet Eben im Pongau
- B159 Salzachtal Straße Gemeindegebiete Kuchl/Golling
- B159 Salzachtal Straße Ortsgebiet Tenneck
- B159 Salzachtal Straße Ortsgebiet Bischofshofen

Auswirkung: Die Verordnung der Fahrverbote wurde in allen Fällen von der betroffenen Bevölkerung begrüßt, es gibt dort seither kaum mehr Beschwerden über die Auswirkungen des Lkw-Verkehrs.

Fahrgemeinschaften:

Täglich pendeln über 42.000 Personen vom Umland in die Stadt Salzburg. Durchschnittlich sitzt nur in jedem 5. Auto mehr als eine Person. Daher fördert das Land Salzburg Fahrgemeinschaften über ein eigenes Projekt, welches seit 2008 unter der Marke "Compano-Salzburg" läuft.

Derzeit gibt es in diesem Rahmen ca. 300 gemeldete Fahrgemeinschaftsmitglieder. Bei diesen gemeldeten Fahrgemeinschaften liegt der durchschnittliche Besetzungsgrad der Pkw bei 3 Personen. Im Vergleich dazu liegt der allgemeine Besetzungsgrad bei 1,2 Personen pro Pkw.

Auch die Bildung kurzfristiger Fahrgemeinschaften wird durch die Internetplattform www.compano-salzburg.at gefördert.

Pilotprojekt "Mitarbeitermobilität Tennengau":

In den Jahren 2007 und 2008 lief das Pilotprojekt Mitarbeitermobilität Tennengau. Mit Hilfe von Finanzierungsbeiträgen des Regionalverbandes, des Landes Salzburg, der Verkehrsunternehmen sowie der teilnehmenden Betriebe berechnete eine "Mitarbeiter Mobilitäts Card" (MMC) die Arbeitnehmer zur kostenlosen Nutzung von Öffentlichen Verkehrsmitteln auf dem Weg zur Arbeit. Weiters wurden betriebsbezogene Fahrplananpassungen durchgeführt sowie zusätzliche Kurse eingerichtet. Die Evaluierung des Projektes zeigte, dass sich der Anteil der Personen, die vor Einführung der MMC ausschließlich den Pkw für die Fahrt zur Arbeit nutzten, von 49% auf 23% verringerte. Der beobachtete Effekt war eine deutliche Verlagerung der Fahrten vom MIV auf den ÖV.

Förderung des öffentlichen Verkehrs:

Das Land gewährt beim Kauf einer Jahreskarte des Salzburger Verkehrsverbands (SVV) eine Förderung von 20% des Kaufpreises.

10. MASSNAHMEN DER AKTIONSPANUNG

10.1 Maßnahmen in der Verkehrsplanung

Geplante bauliche Maßnahmen (Großprojekte/ Umfahrungen)

Bis 2013 werden folgende Bauvorhaben umgesetzt, die auch eine Verbesserung der Lärmsituation bewirken:

B1 Umfahrung Henndorf:

Bauzeit 2004 – 2009

Gesamtlänge ca. 3,5 km (Tunnel 2,15km)

Gesamtherstellungskosten ca. € 75 Mio.

B1 / B147 Straßwalchen:

Bauzeit 2010 – 2012

Gesamtlänge ca. 2,2 km (Unterflurtrassen ca. 1,1km)

Gesamtherstellungskosten ca. € 50 Mio.

Schieneverkehrsinfrastruktur (Entlastung von Straßen):

NAVIS: Im Zuge des 3-gleisigen Ausbaus der Strecke Salzburg – Freilassing werden 2009 die Haltestellen Mülln und Aiglhof eröffnet.

Auch die Pinzgaubahn, die durch das Hochwasser vom Juli 2005 beeinträchtigt ist, aber eine Nahverkehrsfunktion mit dem Ziel der Straßenentlastung hat, soll vollständig wiederhergestellt werden. Derzeit ist die Strecke bis Mittersill wieder hergestellt und in Betrieb genommen worden. 2010 wird die Wiederherstellung der Strecke bis Krimml abgeschlossen sein und die Pinzgauer Lokalbahn wieder bis nach Krimml fahren.

10.2 Maßnahmen in der Raumordnung

In der überörtlichen und örtlichen Raumplanung wird eine Reihe von indirekten Maßnahmen umgesetzt, die Auswirkungen auf die Verminderung von Lärm haben:

- a) Konsequente Umsetzung der Richtlinie „*Immissionschutz in der Raumordnung*“:
Die Richtlinie kann kostenlos bezogen werden unter:
Richtlinie Immissionsschutz in der Raumordnung - Landversand.
- b) Ausweisung von Wohn- und Betriebsstandorten außerhalb des ÖV-Einzugsbereiches nur in besonders begründeten Ausnahmen, d.h. konsequente Orientierung der Siedlungsentwicklung am ÖV.
- c) Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl im Güter- und Pendlerverkehr durch die bevorzugte Ausweisung von regionalen und überregionalen Gewerbebezonen im Einzugsbereich des Schienenverkehrsmittels (mit der Möglichkeit einer Schienenanbindung) und in der Nähe bestehender Bahnhöfe und Eisenbahnhaltstellen.
- d) Ausweisung von Wohngebieten im Einflussbereich von umweltrelevanten Emissionsquellen (insbesondere Lärm) nur dann, wenn durch entsprechende Schutzmaßnahmen die Einhaltung umwelthygienischer Grenzwerte gesichert ist und öffentliche und private Dienstleistungseinrichtungen sowie öffentliche Verkehrsmittel in zumutbarer Entfernung vorhanden oder geplant sind.
- e) Schaffung kompakter und maßvoll verdichteter Siedlungen entlang der bestehenden Eisenbahnen nur unter Beachtung der Erfordernisse des Immissionsschutzes.
- f) Ausweisung von Flächen für Einkaufszentren, Freizeiteinrichtungen und Gewerbegebiete unter Bedachtnahme auf die Minimierung der Belastung durch den Verkehr nur nach umfassender Prüfung der Verkehrsentwicklung.

- g) Konzentration des Wohnungswachstums und der Betriebsstandorte von überörtlicher Bedeutung an ausgewählten Entwicklungsstandorten in regionaler Abstimmung.
- h) Verkehrsnachfragelenkung durch entsprechende Ausweisung von Standorten mit hoher Nutzungsfrequenz (z.B. Einkaufszentren, größere Betriebe, Wohnsiedlungen, Schulen, Freizeiteinrichtungen).
- i) Reduktion der Immissionsschallpegel durch entsprechende Situierung von Gebäuden (im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan) mit lärm- und abgasempfindlichen Nutzungen, abgewandt von stark befahrenen Straßen und Eisenbahnlinien sowie durch die Wahl entsprechender Bauformen (z.B. geschlossene Bebauung als Abschirmung vom Straßenlärm).
- j) Vorausschauende Flächenwidmungsplanung unter verstärkter Berücksichtigung der umwelthygienischen Zielsetzungen (z.B. Anordnung von Immissionsschutzstreifen bei benachbarten lärmintensiven bzw. sensiblen Nutzungsformen, Ausweisung von Betriebsgebieten als Puffer zwischen Wohngebieten und lärmintensiven Nutzungsformen).

Die Inhalte des Salzburger Raumordnungsgesetzes 2009 (ROG 2009), LGBl Nr 30/2009, zur Gewährleistung des Schutzes vor Umgebungslärm sind in der folgenden Tabelle kurz dargestellt:

§ 2 (1) Z.4:	Die Bevölkerung ist vor ...Umweltschäden, -gefährdungen und -belastungen durch richtige Standortwahl dauergenutzter Einrichtungen und durch Schutzmaßnahmen bestmöglich zu schützen.
§ 2 (2) Z.4:	Verstärkte Berücksichtigung der Umweltbelange bei der Abwägung ökologischer und ökonomischer Ansprüche an den Raum.
§ 28 (3) Z.4:	Als Bauland dürften Flächen nicht ausgewiesen werden, die aufgrund der gegebenen oder erwartbaren Umweltbelastungen oder -auswirkungen für eine widmungsgemäße Nutzung ungeeignet sind.
§ 28 (4) Z.3:	Als Bauland sollen nur Flächen ausgewiesen werden, die der geplanten hauptsächlichen Verwendung entsprechend eine ausreichende Umweltqualität (Besonnung, Klima, Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe udgl) aufweisen.
§ 36 (5)	In der Kategorie Immissionsschutzstreifen sind nur bauliche Nebenanlagen zulässig, die der Erreichung des Schutzzweckes dienen.
§ 53 (2) Z.17:	Im Bebauungsplan der Aufbaustufe können Maßnahmen zu Zwecken des Immissionsschutzes (zB Lärmschutzwände oder -wälle, Lärmschutzfenster) festgelegt werden.

Darüber hinaus werden regionale Initiativen für verkehrslenkende Maßnahmen (z.B. regionales Entwicklungskonzept "S-Bahn Pinzgau" des Regionalverbandes Pinzgau) gefördert.

10.3 Auf die Geräuschquelle ausgerichtete technische Maßnahmen

Von den Baubezirken der Landestrassenverwaltung werden folgende Maßnahmen laufend geplant und umgesetzt:

Fahrbahnen:

- ca. 30 km neue Fahrbahndecken (Beläge) pro Jahr
- keine Pflasterungen im Fahrbahnbereich
- möglichst einheitliche / homogene Fahrbahnoberflächen
- Schachtabdeckungen im Fahrbahnbereich: bei Bestandsanierungen neu ausgeführte Schachttanzahl möglichst gering mit verschraubten Deckeln

Brücken:

- bis zu brauchbaren Brückenlängen möglichst integrale Brückenobjekte ohne Fahrbahnübergangskonstruktionen (FÜK) in Brückenverlauf
- Lärmabschirmung der FÜK nach unten
- FÜK: Fingerkonstruktionen anstatt Lammellenkonstruktionen
- bestmöglicher FÜK-Einbau und bestmögliche Anrampung vor Fugenkonstruktionen
- Verstärkter Einsatz von Betonleitweitwänden (Lärmabschirmung)
- Forschungsvorhaben für alternative Deckelkonstruktionen auf Brücken zur Lärmreduktion

10.4 Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung

Im Bereich des Landes Salzburg sind derzeit keine derartigen Maßnahmen vorgesehen.

10.5 Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung

Die Programme zur Lärmschutzwanderrichtung und zur Lärmschutzfensterförderung werden weitergeführt.

Für die nächsten 5 Jahre (2009 - 2013) ist geplant, für Lärmschutzwände und -dämme in Summe € 2.000.000,- auszugeben und damit ca. 25 Projekte mit einem Gesamtumfang von ca. 3,4 km zu realisieren. Diese Einzelprojekte werden gemäß Listung in der vorliegenden Dringlichkeitsreihung umgesetzt, die Dringlichkeitsreihung wird fortgeführt.

Für die Lärmschutzfensterförderung sind in den nächsten 5 Jahren (2009 - 2013) in Summe € 1.500.000,- für ca. 575 Projekte (Häuser) für den Einbau von ca. 3.350 Einzel-elementen (Fenster + Türen, zusätzlich Schalldämmlüfter) vorgesehen. Einzelprojekte werden gemäß Antragslistung und Budgetlage umgesetzt.

Es erfolgt eine Zusammenarbeit der mit der schalltechnischen Sanierung an Landesstraßen und an Eisenbahnstrecken betrauten Abteilungen, um "Doppelförderungen" zu vermeiden.

10.6 Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen

Im Bereich des Landes Salzburg sind keine zusätzlichen derartigen Maßnahmen vorgesehen.

11. ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITS- BEREICHEN

Straßenbauliche und verkehrslenkende Maßnahmen im untergeordneten Straßennetz, wie zB die im Anhang aufgeführten Maßnahmen der Gemeinden, dienen meist dazu, den Verkehr zu entflechten und außerhalb von Wohnbereichen abzuwickeln oder die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen, und tragen so auch zur Lärmreduktion im Planungsgebiet bei.

12. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

Im Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006-2015 (SLMK) wurde eine Vielzahl von Maßnahmen ausgearbeitet, die eine Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs zum Ziel haben. Aus solchen Maßnahmen ist auch jeweils ein positiver Umwelteffekt und daraus ableitbar ein positiver Effekt im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie zu erwarten.

12.1 Raumordnung und Mobilitätsplanung

Richtlinie für Verkehrsgutachten zu Großprojekten:

Großprojekte sind bedeutende Verkehrserreger, deren Situierung und Ausbildung primär nach betriebswirtschaftlichen Kalkülen erfolgt und vielfach unerwünschte räumliche und verkehrliche Auswirkungen zeigen. Dem gegenüber stehen politische Zielformulierungen einer nachhaltigen Raum- und Siedlungsentwicklung. Die bislang verfügbaren und angewandten Prüfungs- und Genehmigungsverfahren sind zuwenig geeignet, problematische Standortentwicklungen oder Fehlentwicklungen zu verhindern.

In einer Richtlinie soll ressort- und fachgebietsübergreifend ein Verfahren normiert werden, mit dem landeseinheitlich und nachvollziehbar die verkehrlichen Auswirkungen von Großprojekten ermittelt und beurteilt werden können. Die Anwendung dieser Richtlinie soll weiters die Entwicklung von Maßnahmen zur Erzielung der Verkehrsverträglichkeit, welche mit dem Projektwerber zu vereinbaren sind, ermöglichen.

Die Richtlinie soll zu einer möglichst einheitlichen Vorgangsweise bei Verkehrsgutachten in Behördenverfahren und zur Erhöhung der Rechtssicherheit führen. Die Anwendung kommt insbesondere bei Standortverordnungen, Räumlichen Entwicklungskonzepten (REK), Flächenwidmungsplänen und Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) in Betracht.

Zur Harmonisierung der Wirtschafts-, Verkehrs- und Umweltinteressen wurde im SLMK empfohlen, im Einvernehmen mit den bayerischen Nachbarn die gemeinsame Erarbeitung einer Richtlinie zur Verwendung in den Behördenverfahren von Großprojekten voranzutreiben. Gleichzeitig wäre die Bereitschaft zu erklären, mit den Landkreisen Berchtesgadener Land und Traunstein die Anwendung einer derartigen Richtlinie in entsprechenden Behördenverfahren zu vereinbaren.

Status: Eine entsprechende österreichische Richtlinie liegt vor. Das Betreiben zur harmonisierten Anwendung auf Salzburger wie Bayerischer Seite läuft.

Mobilitätsverträge:

Mit dem Verkehrsangebot beeinflussen Land und Gemeinden wesentlich das Verkehrsgeschehen. Nach dem Willen dieser Gebietskörperschaften werden Straßen gebaut, Radwege errichtet, Bus- und Bahnverkehre bestellt. Ihre Behörden regeln u.a. den Verkehr, richten Wohnstraßen ein, verordnen Tempolimits, erteilen Konzessionen, legen Haltestellen fest. Damit bestimmen Land und Gemeinden die Verkehrsqualität der konkurrierenden Angebote für Fußgänger, Rad-, Bus-, Bahn- und Autofahrer.

Ebenso beeinflussen sie in der Raumordnung und durch Bau- und Gewerbebewilligungen das Ausmaß der Verkehrserzeugung und die Verkehrsmittelwahl. Seit dem Jahr 1999 sind im Land Salzburg Mobilitätsverträge beim Bau von Umfahrungen vorgesehen, in denen alle Verkehrsmaßnahmen mit den betroffenen Gemeinden zu vereinbaren sind. Erste positive Erfahrungen mit diesem neuen Instrument liegen für Salzburg bereits vor.

Mobilitätsverträge haben zum Ziel:

- die einzelnen Verkehrsaufgaben aller Akteure zu definieren,
- das gemeinsame Handeln des Straßenbaus, der Verkehrsunternehmen, der Behörden und des Salzburger Verkehrsverbundes langfristig festzulegen,
- den Einklang zwischen baulichen und betrieblichen Verkehrsmaßnahmen von vornherein herzustellen,
- das ÖV Angebot längerfristig abzusichern,
- Erreichbarkeit, Umweltverträglichkeit und Verkehrssicherheit zu verbessern
- den optimalen Einsatz von Steuermitteln im Verkehr zur Erhaltung der Wirtschaftskraft und der Lebensqualität im Land Salzburg zu garantieren

Durch diese in der Wirtschaft übliche Vorgangsweise kann

- das gemeinsame Handeln der verantwortlichen Gebietskörperschaften und Unternehmen,
- der Einklang zwischen Infrastruktur und Betrieb bzw. Verkehrsdiensten und vor allem

- die Kofinanzierungen der betroffenen öffentlichen und privaten Partner verkehrskonzeptbezogen über einzelne Budgetjahre hinaus fixiert werden.

Zur Steigerung der Effizienz der für Verkehr eingesetzten Landesmittel wurde im SLMK empfohlen, bei allen größeren Verkehrsvorhaben Mobilitätsverträge auf der Grundlage integrierter Verkehrskonzepte abzuschließen.

Bereits geschlossene Mobilitätsverträge: Seekirchen, Obertrum, Rauris, in Umsetzung: Elixhausen

Sachprogramm Raumplanung und Verkehr:

Allgemeines:

Das Bundesland Salzburg weist eine Fläche von 7.154 km² auf, davon können aber nur rund 17,6 % (1.259 km²) als Dauersiedlungsraum genutzt werden. In diesem Dauersiedlungsraum befinden sich 99,8 % der Wohnbevölkerung, 99,5 % der Beschäftigten am Arbeitsort sowie 96,8 % der verbauten Fläche. Durch die Vielzahl der Nutzungsinteressen (Siedlungsflächen, Verkehrsflächen, technische Infrastrukturen, Freiraumnutzungen) und den dadurch immer knapper werdenden Raum sowie den daraus resultierenden Umweltproblematiken (Bodenversiegelung, Lärm, Luft) wird die Planung und Flächensicherung für zukünftige Verkehrsinfrastrukturen zusehends schwieriger. Neben langen Planungszeiträumen sind auch die finanziellen Ressourcen des Bundes, des Landes und der Kommunen ein Faktum, das die Umsetzung von geplanten Verkehrsprojekten oftmals verzögert. Um aber auch in Zukunft eine Verkehrsinfrastruktur anbieten zu können, die die intensiven Austauschbeziehungen und Verflechtungen des Zentralraumes Salzburgs mit den Bezirken Innergebirg sowie den benachbarten Ländern (vor allem Bayern und Oberösterreich) gewährleisten kann, ist eine vorausschauende Planung und Freihaltung von Korridoren bzw. Trassen erforderlich. Auch in den inneralpinen Talschaften bestehen sehr oft beengte Verhältnisse, die sich nachträglich auf die Verkehrsverhältnisse auswirken. Der Urlauberverkehr sowie das Freizeitverhalten der Bevölkerung vergrößern diese Problematik.

Eine wichtige Rolle für das Verkehrsgeschehen im Land Salzburg nimmt auch die Schieneninfrastruktur ein. Durch die bereits teilweise erfolgte Umsetzung des NAVIS-Konzeptes (S-Bahn Salzburg) ist ersichtlich, welches Potenzial dieser Verkehrsträger für eine nachhaltige Verkehrsabwicklung besitzt. Der Um- bzw. Ausbau bestehender Bahntrassen und Haltestellen, aber vor allem auch die Errichtung neuer Schienenwege soll durch die Flächenfreihaltung mittels des Sachprogrammes mittel- bis langfristig gesichert werden.

Wesentlich erscheint, dass die Chancen für eine positive wirtschaftliche Entwicklung weiterhin genutzt werden und allfällige Risiken durch raumordnerische Maßnahmen vorausblickend verhindert bzw. minimiert werden. Das Sachprogramm "Raumplanung und Verkehr" soll neben anderen Raumplanungsinstrumenten einen Beitrag liefern, dass durch eine koordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung die hohe Qualität der Landschaft dieses Raumes und die Lebensqualität der heute und künftig hier lebenden Menschen verbessert bzw. erhalten werden kann. Eine intakte Landschaft wird dabei als Voraussetzung für einen funktionierenden, attraktiven und somit zukunftsfähigen Lebens- und Wirtschaftsraum gesehen.

Ziel des Sachprogrammes sind verbindliche flächen- und raumbezogene Festlegungen im Hinblick auf eine Trassen-/Korridorfreihaltung bzw. eine Standortsicherung. Grundsätzlich ist das Raumordnungsprinzip der Begründbarkeit und Nachvollziehbarkeit von Planungsmaßnahmen ausschlaggebende Maxime für Art und Umfang der erforderlichen Grundlagen.

Bearbeitungsstufen im Sachprogramm und Gliederung der Projekte:

Insgesamt wurden durch die Arbeitsgruppe "SP Raumplanung und Verkehr" bisher über 100 Projekte hinsichtlich ihrer Relevanz für das Sachprogramm beurteilt. Aufgrund der Vielzahl der Projekte wurde daher eine Differenzierung nach Bearbeitungsstufen als zielführend erachtet. Die Bearbeitungsstufen gliedern sich nach folgender Systematik:

- Stufe 1: Planungsabsichten bereits konkret, Unterlagen für Trassensicherung bzw. Freihaltung ausreichend (derzeit 21 Projekte Schiene und 17 Projekte Straße)
- Stufe 2: Planungsabsichten noch konkretisieren, weitere Unterlagen erforderlich (derzeit 20 Projekte Schiene und 16 Projekte Straße)
- Stufe 3: derzeit keine abgestimmte Planungsabsicht, entsprechende Unterlagen erforderlich (derzeit 4 Projekte Schiene und 2 Projekte Straße)

Darüber hinaus wurden auch Projekte bearbeitet bzw. bewertet, wo eine Freihaltung von Flächen nicht erforderlich erscheint (z.B. reine Tunnelstrecke), die Umsetzung mittlerweile bereits erfolgt (ist) oder eine Umsetzung als nicht realistisch eingestuft wurde (derzeit 10 Projekte Schiene und 19 Projekte Straße)

Die Gliederung der Projekte erfolgt in der Unterscheidung zwischen Schienen- und Straßenprojekten sowie einer weiteren Untergliederung. Insgesamt handelt es sich derzeit (04.05.2009) um folgende Projekte:

Schienenprojekte:

- 29 Projekte Neu/Umbau
- 17 Projekte für Bahnhaltstellen (Neu/Umbau, ÖV-Knoten, P&R, B&R)
- 9 Projekte für Anschlussbahnen bzw. Güterterminal

Straßenprojekte:

- 27 Projekte Neu/Umbau bzw. Umfahrungen
- 25 Projekte Autobahn (Ausbau, Anschlussstellen, Raststätten)

Regionales Entwicklungskonzept "S-Bahn Pinzgau":

Der Pinzgauer Zentralraum ist ein attraktiver Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusstandort, in dem es derzeit aufgrund der beschränkten Leistungsfähigkeit des Straßennetzes regelmäßig zu Verkehrsüberlastungen im Bereich Zell am See - Schüttdorf kommt. Es soll daher untersucht werden, wie der Schienennahverkehr auf der bestehenden Bahnstrecke für die potentiellen Kunden attraktiver gestaltet und die Bahn als Rückgrat des ÖPNRV im Pinzgau besser genutzt werden kann.

Dazu sind mehrere Varianten zur künftigen Angebotsgestaltung (Fahrplanverbesserung, Neubau und/oder Verlegung von Bahnhaltstellen, Verbesserung der Zugänglichkeit,...) zu entwickeln und deren verkehrliche Wirkungen abzuschätzen. Weiters sind auch Vorschläge für die Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf das Bahnangebot auszuarbeiten. Für die Umsetzung der als zweckmäßig beurteilten infrastrukturellen Maßnahmenbündel ist ein Regionales Entwicklungskonzept gemäß § 11 Abs. 5 ROG 2009 zu erarbeiten, aufbauend auf den Vorgaben des Salzburger Mobilitätskonzeptes, des Rahmenplanes Öffentlicher Verkehr sowie des Salzburger Landesentwicklungsprogramms.

Ziele des Regionalen Entwicklungskonzeptes, das vom Regionalverband Pinzgau erstellt wird, sind

- die Erstellung von Maßnahmen zum Infrastrukturausbau hinsichtlich
 - der Verbesserung der Zugänglichkeit bestehender Bahnhaltstellen,
 - der Verbesserung der bestehenden Bahnhaltstellen und des Stationsumfeldes, auch unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit,
 - neu zu errichtender und/oder zu verlegender Bahnhaltstellen
- eine Überprüfung der räumlichen Entwicklungsziele der regionalen und der örtlichen Raumplanung der Gemeinden entlang der Bahnlinie im Hinblick auf allfällige Anpassungserfordernisse, um die Bahn als Rückgrat des ÖPNRV bestmöglich zu nutzen
- die Erarbeitung von Vorschlägen für die Entwicklung künftiger Potentiale (Wohnen, Gewerbe, Tourismus) in Abstimmung mit einem Ausbau der Bahn (Masterplan "ÖPNRV-bezogene Siedlungsentwicklung").

Bei Umsetzung der im Regionalen Entwicklungskonzept erarbeiteten Maßnahmenvorschläge ist anzunehmen, dass bei Errichtung neuer Haltestellen und bei einer entsprechenden Bedienungsfrequenz (S-Bahn-Verkehr) entlang dieser Entwicklungsachse ein Hintanhalten der jährlichen Verkehrssteigerung bzw. sogar eine Reduktion im Individualverkehr (Berufs- und Schülerverkehr, Einkaufsverkehr, Tourismus) erwartet werden kann.

12.2 Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs

Die Verkehrsmittelwahl wird in hohem Maße von den Qualitätsmerkmalen der angebotenen Verkehrssysteme bestimmt. Im Personenverkehr weisen sowohl Bahn und Bus als auch die Radwegeanlagen und die Fußwegenetze hohe Qualitätsdefizite gegenüber dem Autoverkehr auf. Gleiches gilt auch im Güterverkehr der Bahn gegenüber dem Lkw.

Das SLMK empfiehlt daher, für alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel (Öffentlicher Verkehr, Radverkehr, Straßen und Güterverkehr) landesweit geltende Angebotsqualitätsstandards zu setzen und zu kontrollieren.

Die Anwendung der Standards wird auch für den bayerischen Bereich der EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein empfohlen.

Mindestbedienungsstandards für Bahn und Bus

Zur Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit werden einheitliche Mindestbedienungsstandards für Bahn und Bus gemäß der Empfehlung des SLMK ausgearbeitet.

Status: Derzeit wird in Zusammenarbeit mit dem Regionalverband Pongau am Pongautakt gearbeitet, der wesentliche Verbesserungen im Bedienungsstandard dieser Region vorsieht.

Standards für Bahn- und Bushaltstellen

Für die bessere Ausstattung der ca. 2.000 Bahn- und Bushaltstellen im Land Salzburg wurde im SLMK empfohlen, in Abhängigkeit vom Fahrgastpotenzial differenzierte Ausrüstungsstandards zuzuordnen und schrittweise zu realisieren.

Status: Derzeit läuft eine Erhebung aller Bushaltstellen im Land Salzburg. U.a. werden die Ausstattungselemente der Haltestellen erfasst.

Eine Förderungs-Aktion von Maßnahmen zur Verbesserung der Standards von Bushaltestellen steht unmittelbar vor Umsetzung. Den Gemeinden soll so ein Anreiz für die Modernisierung und Attraktivität von Bushaltestellen gegeben werden.

Rahmenplan Öffentlicher Verkehr - Salzburg Takt für Bahn und Bus

Ein attraktives und an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientiertes Angebot im ÖPNV erfordert einen landesweiten integralen Taktfahrplan - den Salzburg Takt – der den Bahn- und Busverkehr umfasst und auf den Personenfernverkehr der Bahn soweit wie möglich abgestimmt wird.

Im SLMK wurde empfohlen, für Bahn und Bus in Salzburg einen Integrierten Taktverkehr - den Salzburg Takt - zu entwickeln, der mit den benachbarten Ländern und dem Fernverkehr soweit wie möglich abgestimmt ist. Für diesen Salzburg Takt sind entsprechende ÖV-Rahmenpläne zu entwickeln.

Status: in Arbeit

Standards für Straßen mit Busverkehr

Zur Qualität des Busverkehrs gehören kurze Fahrzeiten bei hoher Pünktlichkeit. Haltestellenaufenthalte sind unvermeidlich, nicht aber durch Stau oder Ampelregelungen bedingte Verzögerungen. Die Landesregierung hat daher bereits im Jahre 1992 die Verkehrsbehörden angewiesen, in der Stadt Salzburg und den Umlandgemeinden den Vorrang für Linienbusse sicher zu stellen. In konsequenter Weiterführung dieses Konzeptes werden auf allen B- und L-Straßen des Landes Salzburg und dem Straßennetz der Stadt Salzburg mit Linienbusverkehr abgestufte Streckenstandards festgelegt.

Status: An einigen Straßen im Zulauf zur Stadt Salzburg (B1, B158, L101) wurden Buskorridore mit eigenen Busspuren bzw. mit Buspriorisierung eingerichtet. Diese Strategie wird weiterverfolgt.

12.3 Verkehrsinfrastruktur

Nahverkehrsinfrastruktur im Großraum Salzburg

Für die Gestaltung der Nahverkehrsinfrastruktur im Großraum Salzburg wurde das Programm NAVIS entwickelt. NAVIS hat eine umfassende Attraktivität des Personennahverkehrs im Zentralraum Salzburg zum Ziel.

Status: Umsetzung NAVIS – Schiene

Die Republik Österreich und das Land Salzburg haben im August 1998 den Rahmenvertrag 2000 zur Finanzierung von NAVIS abgeschlossen. Ein Teil der neuen Haltestellen auf dem Ast Salzburg – Golling (Süd-Ast) wurde bereits fertig gestellt. Teile des Süd-Astes und die Strecke Salzburg Hauptbahnhof – Staatsgrenze – Freilassing sind derzeit in Bau. Die Eröffnung der auf diesem Streckenabschnitt liegenden Haltestelle Taxham erfolgte 2006.

Der 30-Minuten-Nahverkehrstakt zwischen Salzburg und Golling ist realisiert.

Der "Talent" als modernes Nahverkehrsfahrzeug (S-Bahn) ist bereits im Einsatz.

Im Bereich des Regionalbusangebotes sind die Flachgautakte 1 und 2 und der Tennengautakt bereits realisiert.

Voraussichtlich werden in den Jahren 2009/2010 die bestehenden P&R Parkplätze an den Bahnhöfen Taxenbach und Bruck erweitert und an der Haltestelle Kuchl eine Bike&Ride Anlage errichtet.

Landes-Radverkehrsnetz

Die Qualitätsverbesserungen im Radverkehr mit dem Ziel der Steigerung des Radverkehrsanteils sind Teil der Landesmobilitätspolitik.

Zur bisher sehr erfolgreichen Fortsetzung der Radwegebauprogramme und zu den Ausbaustufen zwischen 2002 - 2005 wird das Investitionsprogramm 2006 - 2015 für das Salzburger Landes-Radverkehrsnetz fortgesetzt.

Salzburger Landes-Radverkehrsnetz Investitionsprogramm 2006 – 2015

	Radweglängen (km)				Investitionskosten (Mio.) Summen** 1 und 2
	Stand 2005	Investitionsstufen*		Ziel 2015	
		1	2		
Flachgau	209,4	20,6	42,6	272,6	19,2
Tennengau	34,5	10,0	9,4	53,9	3,3
Pongau	111,0	23,3	3,5	137,8	9,9
Lingau	69,0	5,5	0,0	74,5	1,1
Pinzgau	193,1	20,1	3,4	216,6	9,3
Gesamt	617,0	79,5	58,9	755,4	42,9

* vorgesehene Zeiträume: 1: 2006 – 2009
2: 2010 – 2015

** Finanzierung: Land und Gemeinden

Anschlussbahnen und Terminals

In Österreich finden mehr als zwei Drittel des Güterumschlags auf der Schiene über Anschlussbahnen statt. Im Rahmen einer langfristigen Strategie zur Herstellung einer Wettbewerbsgleichheit zwischen Schiene und Straße, zur Stärkung des Umweltschutzes und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, hat der forcierte Ausbau von Anschlussbahnen eine besondere verkehrspolitische Bedeutung. Für Anschlussbahnen und Industriestammgleise existieren Förderungsmöglichkeiten des Bundes und der ÖBB. Diese werden von einer Förderung des Landes Salzburg je nach Projektgröße ergänzt. Das Land Salzburg unterstützt mit diesem Förderprogramm jene Unternehmen, die ihren Gütertransport auf die Schiene verlagern. Die Landesförderung beträgt maximal zehn Prozent der Projektkosten und ergänzt die vom Bund gewährte 30- bis 40-prozentige Anschlussbahnförderung.

Status: Bezüglich der Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Schiene wurde 2008 das Projekt "Innoversys" gestartet. Darin sollen gemeinsam mit der Wirtschaft die erforderlichen Maßnahmen (Anschlussgleise, Terminals, usw.) im Land Salzburg und im angrenzenden bayerischen Raum identifiziert werden. Es wurde ein Anschlussbahncoach eingerichtet, der Potential für Anschlussbahnen aufzeigt und im Kontakt mit Firmen aktiv Marketing für Anschlussbahnen betreibt. Projektende: 2009

13. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN

Da die im Lärmaktionsplan angeführten Projekte nicht aus dem Titel "Aktionsplan Salzburg (Straßen außer Autobahnen und Schnellstraßen)" erfolgen, sondern immer Projekte aus anderen Titeln mit Wirkung auf den Straßenverkehrslärm darstellen, wurden die Angaben zu den verfügbaren Finanzmitteln jeweils bei der Beschreibung dieser Projekte angeführt (soweit verfügbar).

Grundsätzlich muss hier angeführt werden, dass für alle Projekte gemäß der Budgetrichtlinien des Landes Salzburg gilt: Durchführung gemäß den haushaltsrechtlichen Bestimmungen, d.h. gemäß den tatsächlich verfügbaren Finanzmitteln. Die Aufnahme von Maßnahmen in den (Teil-) Lärmaktionsplan Salzburg hat jedenfalls keine Finanzierungszusage aus dem Titel Lärmaktionsplan zur Folge.

14. GEPLANTE BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES (TEIL-) AKTIONSPANS

Die im Aktionsplan angeführten Maßnahmen und Programme werden alle 5 Jahre im Rahmen der Aktualisierung der strategischen Lärmkarten und der Aktionspläne einer Evaluierung und Bewertung unterzogen.

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

Eine Angabe der Anzahl der durch die konkreten Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren vor Umgebungslärm geschützten Personen ist zur Zeit nicht möglich, da einerseits die meisten hier angeführten Planungen ressourcenabhängige Rahmenpläne darstellen (z.B. abhängig von Finanzmitteln etc.) und da andererseits die Wirkung der im angesprochenen Zeitraum im Bereich Straßenverkehr geplanten Maßnahmen auf Grund der Komplexität erst durch eine Evaluierung zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen kann.

16. BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN

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

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

Laut dem Umweltschutz- und Umweltinformationsgesetz - UIG (§ 18) hat die Beurteilung der Erheblichkeit der Umweltauswirkung im Wege einer Umweltprüfung gemäß § 5 des Salzburger Abfallwirtschaftsgesetzes 1998 (S.AWG) zu erfolgen.

§ 5 Abs 2 S.AWG legt fest, dass Pläne einer Umweltprüfung zu unterziehen sind, wenn die Planung geeignet ist,

1. Grundlage für ein Projekt zu sein, das gemäß dem Anhang 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, oder
2. Europaschutzgebiete (§ 5 Z 10 des Salzburger Naturschutzgesetzes 1999 – NSchG) oder Wild-Europa-Schutzgebiete (§ 108a des Jagdgesetzes 1993 – JG) erheblich zu beeinträchtigen.

Von den im vorliegenden Aktionsplan angeführten Planungen können die Ziffern 9 bis 11 und 21 (Infrastrukturprojekte) des Anhang 1 des UVP-G 2000 betroffen sein.

Da keines der angeführten Projekte die im UVP-G 2000 festgelegten Schwellen überschreitet, ist keine UVP-Pflicht abzuleiten.

Lagebedingt sind erhebliche Beeinträchtigungen von Europaschutzgebieten nicht zu erwarten. Diese liegen zumindest mehrere Kilometer von den betreffenden Straßenabschnitten entfernt.

Die im Land Salzburg ausgewiesenen Wild-Europa-Schutzgebiete befinden sich weit über dem Talboden in den Gemeindegebieten von Weißbach bei Lofer, Unken und Lofer, die vom vorliegenden Aktionsplan nicht betroffen sind. Eine Beeinträchtigung ist somit nicht denkbar.

Weiters legt § 5 Abs. 3 S.AWG fest, dass Planungen, für die nicht bereits eine Verpflichtung zur Umweltprüfung nach Abs 2 besteht, nur dann einer Umweltprüfung zu unterziehen sind, wenn sie voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben. Zum Zweck dieser Beurteilung hat eine Umwelterheblichkeitsprüfung unter Berücksichtigung folgender Kriterien stattzufinden:

1. das Ausmaß, in dem die Planung für andere Programme oder Pläne oder für Projekte und andere Tätigkeiten in Bezug auf den Standort, die Art, Größe und Betriebsbedingungen oder durch die Inanspruchnahme von Ressourcen einen Rahmen setzt;
2. die Bedeutung der Planung für die Einbeziehung der Umwelterwägungen, insbesondere im Hinblick auf die Förderung der nachhaltigen Entwicklung, sowie die für die Planung relevanten Umweltprobleme;
3. die Wahrscheinlichkeit, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen;
4. der kumulative und grenzüberschreitende Charakter der Auswirkungen, der Umfang und die räumliche Ausdehnung der Auswirkungen sowie die Auswirkungen auf die unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders geschützten Gebiete;
5. die Risiken für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt;
6. die Bedeutung und die Sensibilität des voraussichtlich betroffenen Gebietes (besondere natürliche Merkmale oder kulturelles Erbe, Überschreitung von Umweltqualitätsnormen oder Grenzwerten, intensive Bodennutzung, Auswirkungen auf Gebiete oder Landschaften, deren Status als national, gemeinschaftlich oder international geschützt anerkannt ist).

Für die bereits durchgeführten oder in Durchführung befindlichen Projekte des Aktionsplanes wurden im Rahmen des jeweiligen Genehmigungsverfahrens allfällige Umweltauswirkungen bereits geprüft und die Projekte aufgrund der nicht gegebenen Erheblichkeit der Umweltauswirkungen oder des überwiegenden öffentlichen Interesses an der menschlichen Gesundheit genehmigt. Das betrifft im Wesentlichen die im Punkt 9 und 10.1 dieses Aktionsplanes angeführten Maßnahmen. Zukünftige Infrastrukturprojekte können erst nach Vorliegen von ausreichend konkreten Planungen einer entsprechenden Beurteilung unterzogen werden.

In Punkt 10.2. sind Maßnahmen der Raumordnung in abstrakter Form beschrieben, sodass derzeit noch keine Erheblichkeit von Umweltauswirkungen erkennbar ist. (Anmerkung: sobald konkrete Verfahren gemäß ROG 2009 durchgeführt werden, ist dort die Umwelt-erheblichkeit zu prüfen).

In Punkt 10.3. sind Standardverfahren zur Lärminderung angeführt, die dem Stand der Technik und der Wissenschaft entsprechen, bei konkreten Verfahren laufend angewendet werden und in den einzelnen Verfahren genehmigungsfähig waren. Daher ist davon auszu-gehen, dass die im Punkt 10.3. angeführten Maßnahmen mit keiner erheblichen Umwelt- auswirkung verbunden sind.

In Punkt 10.5. werden Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung (Lärmschutz- wände, Lärmschutzfensterförderung) angeführt. Durch den Tausch von Fenstern in beste- henden Gebäuden wird offensichtlich keine erhebliche Umweltauswirkung gesetzt. Da die konkrete Situierung von Lärmschutzwänden in diesem allgemeinen Planungsniveau noch nicht einmal ansatzweise erkennbar ist, kann auch keine Prüfung allfälliger lokaler Umwelt- auswirkungen durchgeführt werden.

Für die im Punkt 12. angeführten langfristigen Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm können mangels Detaillierung zum heutigen Zeitpunkt keine Auswirkungen auf Umwelt- erheblichkeit geprüft werden.

Das Ergebnis der Umwelterheblichkeitsprüfung ist einschließlich der für die Entscheidung maßgeblichen Gründe und Erwägungen in einem Erheblichkeitsbericht zu dokumentieren. Der Erheblichkeitsbericht ist nach Ende der Stellungnahmefrist unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung (Abs. 1) zu überarbeiten. Der endgültige Erheblich- keitsbericht ist unverzüglich gemäß Abs. 1 zu veröffentlichen.

Kurze Zusammenfassung des Aktionsplans

Der *Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2008 Teil B6 Aktionsplan Salzburg (Straßen außer Autobahnen und Schnellstraßen)* bezieht sich auf die Landesstraßenabschnitte mit einer Gesamtlänge von 76,1 km, für die strategische Lärmkarten erstellt wurden. Autobahnen und Schnellstraßen werden im Aktionsplan des BMVIT behandelt.

Das Land Salzburg hat bisher entlang von Landesstraßen rund 13 km Lärmschutzwände errichtet und für 1.150 Häuser den Einbau von 6.700 Schallschutzfenstern oder -türen (inkl. Schalldämmlüfter) gefördert. Zur Entlastung von Ortschaften wurden Umfahrungsstraßen gebaut, wobei aus Lärmschutzgründen auch aufwändige Tunnel- oder Unterflurtrassen- Lösungen realisiert wurden.

Weil das Land Salzburg bemüht ist, die Lärmbelastung für seine Bürger möglichst gering zu halten, werden die bisher gesetzten Maßnahmen weitergeführt, jedoch nur nach Maßgabe der vorhandenen Budgets.

Das Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006 – 2015 sieht eine Reihe von Maßnahmen vor, die durch Veränderung der Verkehrsmittelwahl auch zur Lärmverringerung beitragen. Ein Teil dieser Maßnahmen wurde bereits umgesetzt, weitere werden im Planungszeitraum dieses Aktionsplanes realisiert.

In der Raumordnung wird im Land Salzburg dem Schutz vor Lärm durch konsequente Umsetzung der Richtlinie "Immissionsschutz in der Raumordnung" bereits seit der Mitte der Neunzigerjahre des vorigen Jahrhunderts hohes Augenmerk geschenkt. Im Salzburger Raumordnungsgesetz 2009, das am 1. April 2009 in Kraft trat, sind zusätzliche Instrumentarien zur verstärkten Berücksichtigung des vorbeugenden Lärmschutzes bei Flächenwidmung und Bebauungsplanung enthalten.

ANHANG: PLANUNGSABSICHTEN BZW. ZIELE DER GEMEINDEN

Im Zuge der Erstellung des Aktionsplans wurden die betroffenen Gemeinden nach den von ihnen durchgeführten und geplanten Maßnahmen sowie nach den von ihnen verfolgten Strategien befragt, die folgende alphabetische Auflistung ist eine Zusammenfassung davon:

Alle hier angeführten Maßnahmen sind Maßnahmen, die von den jeweiligen Gemeinden finanziert oder mitfinanziert werden. Sie beziehen sich grundsätzlich (auch) auf die Landesstraßen, oft aber (auch oder vorwiegend) auf die nicht erfassten Gemeindestraßen. Daher befindet sich der Gemeindeteil im Anhang zum Aktionsplan und nicht im Kernteil des Aktionsplanes. Im Sinne der Umgebungslärm-Richtlinie erstellt jeder Mitgliedsstaat **einen** Aktionsplan. Dieser Aktionsplan ist in Österreich nach der Kompetenzverteilung für jeden erfassten Lärmverursacher (gemäß der österreichischen Bundesverfassung) gegliedert. Maßnahmen, die von den Gemeinden getroffen werden und die (auch) auf den im Kompetenzbereich des Landes Salzburg liegenden Straßen wirken, sind daher hier anzuführen.

Die hier angeführten Vorhaben sind noch nicht mit den Planungen anderer Gebietskörperschaften und des Landes abgestimmt. Sie stellen aus Sicht der Gemeinden langfristige Planungen dar.

1. Gemeinde Altenmarkt:

Maßnahmen der Verkehrsplanung

Leitsystem für Schwerverkehr über 7,5 t durch Beschilderung (Laudersbach)
Radweg Enns, Busterminal an der Oberndorferkreuzung

Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren

Richtlinie "Immissionsschutz in der Raumordnung"
Im REK (Bestand) Freihalten von Bebauung an der B 320
Gewerbegebiete außerhalb des Siedlungsraumes sichern

Technische Maßnahmen auf die Geräuschquelle ausgerichtet

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen und Geräten

Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung

Fahrverbot für Lkw über 7,5 t in der Lackengasse
Verkehrskonzept 2005 mit Perspektive 2025

Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen

Ev. Lärmschutzwände für Siedlung südlich von Laudersbach und Grubhof
Autobahnvollanschluss an B 163 (Rampenabfahrten) zur Entlastung der B 320 vom Lkw-Verkehr
Nachtfahrverbot > 7,5 t an der B 320 beantragt

Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

An der West- und Osteinfahrt Altenmarkt Gewerbegebietsausweisung

2. Gemeinde Anif:

Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren

Umsetzung der Richtlinie "Immissionsschutz in der Raumordnung", keine zusätzlichen Wohnwidmungen, bei Umbauten an bestehenden Häusern werden Lärmschutzfenster vorgeschrieben.

Technische Maßnahmen auf die Geräuschquelle ausgerichtet

Selbstnivellierende Kanaldeckel

Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Unterflurtrasse, vernünftige Raumordnung, Trassenfreihaltung laut REK für alternative Verkehrsträger (Verlängerung der Lokalbahn)

3. Gemeinde Anthering:

Maßnahmen der Verkehrsplanung

Geh- und Radweg in Richtung Stadt Salzburg sowie in Richtung Acharting (Teilabschnitt bis zu den Sportanlagen bzw. Sandgrube, Grundsatzplanung liegt bereits vor).

Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren

Umsetzung der Richtlinie Immissionsschutz in der Raumordnung, im kartierten Bereich keine zusätzliche Wohnbauausweisung

Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung

Errichtung von Lärmschutzwällen in Eigenregie der Gemeinde

Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung

Lärmschutzwall im Bereich Knoten Lehen

Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen

Optimierung des Kreisverkehrs B 156/Aupoint (eventuell mit Bypass für Lkw-Verkehr aus dem Gewerbegebiet Aupoint) zur Verminderung eines Rückstaus auf der B156 (derzeit weichen viele über die Landesstraße durch den Ort Anthering aus)

Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Ideen zur besseren ÖV-Anbindung des Hauptortes an die Lokalbahn, Errichtung von Lärmschutzwällen an der B 156 zur Lückenschließung in Eigenregie der Gemeinde, Anschaffung lärmarmen Fahrzeuge für den Gemeindefuhrpark

4. Gemeinde Bergheim:

Maßnahmen der Verkehrsplanung

Radwege Richtung Salzburg-Stadt sind geplant;

Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren

Umsetzung der Richtlinie "Immissionsschutz in der Raumordnung", Aussagen im REK 2005

Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung

Bei Ausschreibungen für Gemeindefuhrpark werden lärmarme Fahrzeuge gesucht

Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung

Kirchfeldsiedlung L 118 Lärmschutzwall wird durch Gemeinde errichtet, Lärmschutzwall an der B 156 Ortseinfahrt

Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung

Linie 21, 120 etc. werden unterstützt, Verkehrsleitsysteme vorrangig für Wirtschaftsverkehr, Radwege

Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen

Temporeduktion zwischen Lengfelden und Bergheim gewünscht
A 1-Anschluß Hagenau wird dringend benötigt, um den Verkehr aus der Region Salzburg-Nord aufzufangen; Beruhigung/Entlastung des Ortskerns durch Umfahrung, Untertunnelung, etc.

5. Gemeinde Bischofshofen:

Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren

Richtlinie "Immissionsschutz in der Raumordnung"
Eigene Lärmkarten für Planungen
Verlegung Ortsdurchfahrt an die Bahn, Ortskernentlastung
REK Bestand (keine Baulandausweisung in belasteten Gebieten)

Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung

Lärmschutzwand für landw. Objekt an der B 311 (im Zuge Kraftwerksbau)

Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen

Ev. zusätzliche Lärmschutzwand an der B 311

Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

30 km/h-Beschränkung Zentralraum (Wohngebiete)

6. Gemeinde Elsbethen:

Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren

Überarbeitung des REK unter Berücksichtigung der Richtlinie "Immissionsschutz in der Raumordnung" und bei FWP; keine neue Wohnbauausweisung im Nahbereich

Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung

Radwege sowie 50-er Beschränkung an der L105 und L106

Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Prüfung einer Verlängerung der O-Buslinie bis Ortszentrum Elsbethen, dritte S-Bahn-Haltestelle in Elsbethen-Haslach

7. Gemeinde Eugendorf:

Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren

Bei zukünftiger Umwidmung in GG keinesfalls Wohnnutzung

Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung

Für Gemeinde-Pkw bei Reifentausch Kauf von lärmarmen Reifen

Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung

Tausch Pflaster gegen Asphalt im Kreisverkehr Bereich Kirchenstraße

Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Lärmberücksichtigung beim Räumlichen Entwicklungskonzept

8. Gemeinde Hallein:

Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren

Berücksichtigung der Lärmimmission bei Bauvorhaben, Umsetzung der Richtlinie "Immissionsschutz in der Raumordnung" bei FWP und Bauverfahren

Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Lt. REK Trassenfreihaltung für alternative Verkehrsträger (Lokalbahn)

9. Gemeinde Hallwang:

Maßnahmen der Verkehrsplanung

Musterkorridor und Ampel, gemeinsam mit der Stadt Salzburg, dadurch Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten; Verlängerung der Obuslinie 4, Verkehrsleitsystem zu den Gewerbegebieten anhand von Schildern. Verkehrsberuhigende Maßnahmen (Querungshilfen).

Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren

Kennzeichnungen der Lärmbelastung in Wohnbereichen, Umsetzung der Richtlinie "Immissionsschutz in der Raumordnung", Betriebsansiedlungen nur mit wenig Verkehrsaufkommen möglich (GG). Ausweisung von lärmbelastetem EW als Aufschließungsgebiet, Schutz von Wohngebieten durch Ausweisung von BG zwischen Siedlung und der B1, vorrangig Baubewilligungen für Betriebe und keine Wohnobjekte unmittelbar an der B1

Technische Maßnahmen auf die Geräuschquelle ausgerichtet

Überprüfung der Kanaldeckel und Asphaltdecke durch die Gemeinde bzw. Reinhaltverband

Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung

Tausch von Dieselnissen auf elektrische Busse

Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen

Förderung der O-Bus-Karte

Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen

Lärmarme Fahrbahndecken, Gehsteig errichten von der Waldorffschule stadteinwärts bis Langwied zur O-Buskehre an der B1; Radwegenetz auf städtischem Gebiet Richtung Ischlerbahntrasse erweitern

Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Errichtung von Lärmschutzwällen durch die Gemeinde an der B1

10. Gemeinde Maishofen:

Maßnahmen der Verkehrsplanung

Radweg B 311

Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren

Richtlinie "Immissionsschutz in der Raumordnung"

Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung

Aufschüttung des Geländes neben der B 311 zur Abschirmung im Bereich Lahntal

Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung

Unterflurtrasse Kirchham

Verkehrinsel Bereich Atzing bis kurz vor Schmittentunnel

11. Gemeinde Radstadt:

Maßnahmen der Verkehrsplanung

Nachtschwärmerbus

Ennsradweg

Verkehrskonzept

Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren

Richtlinie Immissionsschutz in der Raumordnung

REK Bestand Freihalten von Bebauung an der B 320

Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung

Leise Kehrmaschine

Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung

Lärmschutz 2006 adaptiert und erweitert (Land Salzburg)

Musterbebauung Modell Wohnbau-West Projekt der Gemeinde Radstadt mit Garagen als Lärmschutz zur B 320

Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen

Nachtfahrverbot > 7,5 to an der B 320 beantragt

Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Trassenfreihaltung für die Unterflurtrasse

Lärmschutz Erweiterung Bestand westlich Radstadt

12. Gemeinde Saalfelden:

Maßnahmen der Verkehrsplanung

Erstellung innerörtliches Verkehrskonzept (B 164) ,

Verkehrsüberwachung (Radarbox),

Nightliner zur Verkehrsentslastung in der Nacht

Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren

Richtlinie "Immissionsschutz in der Raumordnung"

Widmungsabstände zur B 311 auch im Zentrumsbereich (Immissionsschutzstreifen, Abstandsflächen)

Lärmgutachten bei Bauvorhaben in lärmbelasteten Gebieten (Lärmverdachtsflächen)

REK (Lärmkarte als Grundlage)

Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung

Citybus

Bei Neuausschreibung Fuhrpark Alternativenprüfung (Elektro/Gas)

Sämtliche Fahrzeuge in lärmarmen Ausführung (seit ca. 10 Jahren)

Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung

Radweg an der B 311,

Citybus (Erdgas),

Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Innerstädtisches Verkehrskonzept in Abstimmung mit der Umfahrung

Umfahrung (Freihalten von der künftigen Trasse)

13. Gemeinde St. Johann im Pongau:

Maßnahmen der Verkehrsplanung

Citybus-Erweiterung (zusätzliche Anbindung)

Nachtschwärmer

(Radweginformation, Radständer)

Beschilderung Schwerpunkt Schwerverkehrskonzentration auf dafür geeignete Straßen

Überarbeitung Parkleitsystem

Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren

Richtlinie "Immissionsschutz in der Raumordnung"

REK Bestand (keine Baulandausweisung in belasteten Gebieten)

Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung

Lärmarme Kehrmaschinen

Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung

Zaun an der B 311 beim Dieselkino (Hindernis für Fußgängergruppen, Sicherheitsaspekt, Rückstau)

Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen

Ev. Lärmschutzwand beim Dieselkino (soll Zaun ersetzen)

14. Gemeinde St. Veit:

Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren

Richtlinie "Immissionsschutz in der Raumordnung"

REK Bestand (keine Baulandausweisung in belasteten Gebieten)

Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung
Lärmschutzmaßnahmen an der B 311 im Zuge des Baues der Umfahrung Schwarzach

Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm
Gewerbegebietsausweisung südöstlich der B 311 (nicht lärmempfindliche Nutzung)

15. Gemeinde Salzburg:

Maßnahmen der Verkehrsplanung¹

Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV

Allgemeines:

Das Verkehrsleitbild aus dem Jahr 1997 ist nach wie vor gültig und setzt klare Prioritäten: Verkehrsverminderung durch eine Stadt der kurzen Wege. Verkehrsverlagerung durch die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs. Verkehrsverbesserung durch intelligente Technik und Verkehrsmanagement. Verkehrsberuhigung durch bauliche Maßnahmen wie Wohnstraßen und stadtverträgliche Geschwindigkeiten.

Beim Radverkehr ist Salzburg inzwischen die Nummer eins unter den österreichischen Landeshauptstädten. Auch hier hat sich das klassische Erfolgsrezept bewährt: Mehr Radverkehrsinfrastruktur „erzeugt“ mehr Radverkehr! Dieser erfolgreiche Prozess muss sowohl auf planerischer als auch auf organisatorischer Ebene fortgesetzt werden. Die Potentiale sind noch nicht ausgeschöpft.

Die Nutzung von Bus und Obus nimmt in Salzburg seit Jahren ab. Derzeit werden 17 Prozent aller Wege mit dem Bus zurückgelegt. Salzburg liegt damit im unteren Mittelfeld vergleichbarer europäischer Städte. Das Bus- und Obusnetz wird zwar ausgebaut, die Jahreskilometer-Leistung stagniert jedoch. Insgesamt sinkt damit die Angebotsqualität.

Beim schienengebundenen regionalen ÖPNV war die Nachfrage bis zur Verkehrszählung 2004 mit Ausnahme der Lokalbahn Salzburg – Lamprechtshaus (S1) ebenfalls rückläufig. Seit dem fahrgastfreundlichen Ausbau des S-Bahn-Netzes (NAVIS) zeichnet sich eine Trendwende ab.

Das Land Salzburg hat sich daher zum Ziel gemacht, bedürfnisgerechte Mobilität für alle sozialen Gruppen zu ermöglichen, den ÖPNV sowie den Fuß- Radverkehr weiterhin zu fördern und Barrieren abzubauen.

Maßnahmen:

- Verdichtung des ÖPNV-Netzes nach Linien und Takten mit hohen Qualitätsstandards und Verbesserungen bei der Haltestellen-Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer.
- Verbesserung der Rad- und Fußgängerinfrastruktur.

¹ Quelle: Die zukünftige Entwicklung der Stadt Salzburg, Räumliches Entwicklungskonzept der Stadt Salzburg (REK 2007), Beschluss des Gemeinderates vom 17.12.2008

- Abbau von „Mobilitätsbarrieren“ (nach Höhe und Lage) für FußgängerInnen, RadfahrerInnen und ÖPNV-BenutzerInnen
- Ausschöpfung der Möglichkeiten zur sicheren und barrierefreien Straßenquerung für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, auch im Bereich von Bushaltestellen
- Gendergerechtes Mobilitätsmanagement fördern und nachhaltiges Verkehrsverhalten belohnen
- Regelmäßige Evaluierung und öffentliche Diskussion über die Gesamtentwicklung des Verkehrs (z.B. Verkehrsforum, Nachhaltigkeitsindikatoren usw.).
- Etablierung der Tempo 30 Zonen durch Verordnung. Bauliche Nachbesserung der beschilderten Tempo-30-Zonen
- Ausbau des Radwegenetzes in Länge und Qualität.
- Durchführung von gendergerechten Image-Kampagnen zum Gehen und Radfahren.
- Erhöhung des Flächenangebotes für den Fußgängerverkehr durch eine bauliche Qualitätsoffensive (breitere Gehsteige, Plätze, Querungshilfen, Sitzgelegenheiten usw.), auch in stark belasteten Straßen. Dies gilt auch für Bushaltestellen (ausreichend Aufstellflächen usw.).
- Verdichtung und gestalterische Aufwertung des feinmaschigen Wegenetzes für FußgängerInnen und RadfahrerInnen.
- Schaffung attraktiver und sicherer oberirdischer Abstellanlagen für Fahrräder (auch bei wichtigen ÖPNV-Haltestellen).
- Das Leistungsniveau des ÖPNV muss erhöht, die finanziellen Aufwendungen gesenkt bzw. stabilisiert werden. Eine maßnahmenorientierte Problemanalyse der Ursachen für die Veränderung der ÖPNV-Nachfrage (Stadt-Region) soll durchgeführt werden
- Verkürzung der Reisezeiten Direktverbindungen ohne Umsteigen und Umwege erhöhen
- ÖPNV-Taktangebot (Abfahrten pro Tag und Haltestelle) erhöhen
- Busbeschleunigung insbesondere durch Einrichtung von Busspuren
- Ausbau von Park & Ride-Stationen in der Region (insbesondere entlang der S-Bahn) (nicht im eigenen Wirkungsbereich!)
- VERMAN (Verkehrsmanagement Salzburg) für den ÖPNV umsetzen.
- Der Umbau des Salzburger Hauptbahnhofs ist hinsichtlich der Planungen und deren Umsetzung zu unterstützen.
- Nutzungsverdichtung im Umkreis der S-Bahn- Haltestellen im Stadtgebiet (Leitplanungen erstellen), Optimierung der Umsteigerelationen zum innerstädtischen ÖPNV.
- Nahverkehrsverlängerung durch das Stadtzentrum. Ein Gemeinderatsbeschluss vom 3. Juli 2002 zur Trassenfreihaltung für die Stadt-Regionalbahn existiert bereits.

Parkraumbewirtschaftung

Allgemeines:

Anzahl und Organisation der Kfz-Stellplätze gehören zu den wesentlichsten planerischen Steuergrößen für die Verkehrsmittelwahl. Deshalb wurde 1990 für jene Stadtbereiche, in

denen die größte Nachfrage nach Kfz-Stellplätzen besteht, die Parkraumbewirtschaftung eingeführt.

Im erweiterten Zentralbereich der Stadt, der die Kurzparkzonen und die Parkplätze der Altstadt einschließt, befinden sich insgesamt rund 40.100 Kfz-Stellplätze. Öffentlich zugänglich sind davon 38 Prozent, und zwar 24 Prozent in Kurzparkzonen und 14 Prozent in öffentlichen Garagen und Parkplätzen. Die Mehrzahl aller Stellplätze, nämlich 62 Prozent (24.900), befindet sich auf privatem Grund.

Dies führt wohl auch dazu, dass gesamtstädtisch beinahe die Hälfte der Wege zur Arbeit mit dem Kfz zurückgelegt wird. Geparkt wird dabei zu 66 Prozent auf Privatgrund (z. B. firmeneigene Grundstücke), zu 19 Prozent öffentlich gebührenfrei und nur zu acht Prozent gebührenpflichtig (Straßen, Parkplätze und Garagen). Dies sind die Ergebnisse der Analyse 2004.

Soll der Anteil des fließenden Kfz-Verkehrs – wie in den Zielen vorgesehen – reduziert werden, dann muss ein wirtschaftlich und sozial akzeptables gesamtstädtisches Parkraummanagement unter Einbeziehung nichtöffentlicher Stellplätze entwickelt werden. In erster Linie ist dabei an Kooperationen mit privaten Betreibern, etwa in Form von Mobilitätskonzepten, gedacht.

Maßnahmen:

- Ausreichender Parkraum ist bereitzustellen für: die Wohnbevölkerung am Wohnort, den Wirtschaftsverkehr, Menschen mit Behinderung und ArbeitnehmerInnen ohne zumutbare sonstige Alternativen.
- Bei der Schaffung von zusätzlichen, allgemein zugänglichen Kfz-Stellplätzen in Parkgaragen und Parkhäusern muss eine adäquate Anzahl von Oberflächenparkern reduziert werden
- Anpassung der bestehenden Stellplatzverordnung an die geänderten ÖPNV-Angebote sowie die ergänzte Bauland-Grünland-Grenze.
- Ausbau eines dynamischen Parkleitsystems innerhalb des Stadtgebietes sowie von P & R-Anlagen in der Region (nicht ausschließlich im eigenen Wirkungsbereich)

Motorisierter Individualverkehr

Allgemeines:

Der Kfz-Verkehr bestimmt die lokalen Belastungen bei nahezu allen wesentlichen Luftschadstoffen. Dazu kommen Lärmbelastungen im Hauptstraßennetz, die häufig gesundheitsrelevante Grenzwerte überschreiten, sowie Unfallgefahren. Dies beeinträchtigt massiv städtische Lebensqualität. Ziele und Maßnahmen zur zukunftsfähigen Steuerung des fließenden Kfz-Verkehrs zu erstellen und umzusetzen, sind deshalb wesentliche Kernbereiche der Verkehrsplanung.

Alle wissenschaftlichen Analysen zum Verkehrsverhalten zeigen, dass ein deutlicher Wechsel der Verkehrsmittel nie aufgrund eines besseren Angebotes allein erfolgt.

Erfolgreich ist nur ein komplexes Wechselspiel von „Push-Maßnahmen“, wie Parkraumorganisation oder Kostenwahrheit, und „Pull-Strategien“, wie ÖPNV-Ausbau, besseres Marketing dafür und mehr Information darüber.

Da es dazu keine „Patentrezepte“ gibt, muss auch dem Versuch und dem kontrollierten Probetrieb mehr Raum gegeben werden

Maßnahmen:

- Start des Projektes VERMAN gemeinsam mit dem Land. VERMAN ist ein gemeindeübergreifendes Gesamtsystem für ein effizientes Verkehrsmanagement zur Erreichung von weniger Kfz-Staus und eines schnelleren ÖPNV, unter Bewahrung bestmöglicher Mobilität.
- Prüfung von verkehrslenkenden Maßnahmen zur Reduktion des nicht notwendigen Kfz-Verkehrs.
- Hochbelastete innerstädtische Hauptverkehrsstraßen sind attraktiver zu gestalten. Maßnahmen dazu sind etwa eine optimale Gestaltung der Straßen-Seitenräume wie breitere Gehsteige, Bäume etc. und reduzierte Geschwindigkeiten.
- Bessere Koordinierung und Abstimmung des regionalen Straßenbaues und Prüfung der mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen auf das städtische Verkehrsnetz.
- Ausbau Autobahnhalbinschluss Hagenau und Umlegung der Schillerstraße zur Entlastung des Nordens der Stadt
- Die Stadt Salzburg unterstützt eine großräumige Umfahrung im Norden der Stadt (samt einer neuen Salzachbrücke)

Mobilitätsmanagement

Allgemeines:

Mobilitätsmanagement orientiert sich direkt an den verkehrlichen Bedürfnissen der Menschen und stützt sich vor allem auf Information, Kommunikation, Organisation und Koordination unter Einbeziehung von Marketingstrategien. Alle VerkehrsteilnehmerInnen, die grundsätzlich zwischen mehreren Verkehrsmitteln wechseln können, sind für ein Mobilitätsmanagement zu gewinnen. Mobilitätsmanagement-Maßnahmen ermöglichen es, die Verkehrssysteme besser aufeinander abzustimmen, zu vernetzen und zu steuern sowie die Wirksamkeit von teuren Infrastrukturmaßnahmen deutlich zu erhöhen.

Eine Mobilitätszentrale für den Zentralraum Salzburg, einschließlich der benachbarten bayerischen Landkreise, könnte eine Katalysator-Funktion ausüben und eine Vielzahl von öffentlichen, betrieblichen oder privaten Maßnahmen initiieren und bündeln. Mobilitätsmanagement unterstützt ein nachhaltiges, zukunftsfähiges „Verkehrsverhalten“ der Menschen in Salzburg. Dieses Ziel sollte als „Vorsorge durch Einsicht“ und nicht als „Schadensbegrenzung durch behördlichen Zwang“ erreicht werden, wie es etwa im Ernstfall gesetzlich vorgesehene Fahrverbote bei häufigen Grenzwertüberschreitungen von Luft- und Lärmwerten sein könnten.

Die Stadtplanung verfolgt daher das Ziel das bestehende Verkehrsangebot effizienter, ökologisch verträglicher und sozial gerechter zu gestalten. Folgende Maßnahmen werden weiterhin verfolgt bzw. ausgearbeitet:

Maßnahmen:

- Die Stadt erarbeitet ein Strategiepapier zum „Mobilitätsmanagement in der Stadt Salzburg“. Inhalt sind entsprechende Ziele und Prioritäten, Maßnahmen, Wirkungsanalysen und der erforderliche Finanz- und Zeitrahmen unter Berücksichtigung genderspezifischer Bedürfnisse.
- Entwicklung und Umsetzung weiterer, mit den BauträgerInnen abgestimmter vorhabensbezogener Stellplatz- und Fahrtenmodelle, mit dem Ziel einer effizienten und auf die Umfeldverträglichkeit abgestimmten Autonutzung.
- Ausarbeitung von attraktiven und ökologisch verträglichen Verkehrskonzepten für Großveranstaltungen im Stadtgebiet (mit besonderer Förderung des Umweltverbundes).

Nahverkehrsinfrastrukturprogramm Salzburg (NAVIS)²

Allgemeines:

Mit dem "NAVIS" haben sich Land Salzburg, Stadt Salzburg und die Republik Österreich 1998 auf ein zukunftsweisendes Verkehrsinvestitionsprogramm geeinigt. Das Ziel: Der großzügige Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs, um das erwartete Ansteigen des Verkehrsaufkommens in den nächsten Jahrzehnten zu bewältigen. Bis zum Jahr 2011 wird die Verkehrsleistung des MIV (Motorisierter Individualverkehr) im Zentralraum Salzburg weiter ansteigen. Die Grenzen der Belastbarkeit des Salzburger Straßennetzes sind damit bald erreicht. Zentraler Bestandteil des zukünftigen Verkehrsangebots ist die S-Bahn Salzburg.

Im Endausbau verbindet die S-Bahn Salzburg den Salzburger Zentralraum mit einem attraktiven Schienen-Taktverkehr. In Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn werden die Züge von Schwarzach - St. Veit über Salzburg Hauptbahnhof bis Berchtesgaden durchgeführt. Insgesamt werden auf diesem Streckenabschnitt vier neue Haltestellen bis Dezember 2009 errichtet.

Maßnahmen:

- 12 neue Haltestellen
- drittes Gleis
- Umbau des Salzburg Hauptbahnhofs (mitwirken)
- integrierter Taktfahrplan
- moderne Triebwagen

VERMAN³

Allgemeines:

VERMAN – die Abkürzung und der Projektname für das Verkehrsmanagement in Salzburg ist ein vernetztes Verkehrserfassungs- und Steuerungssystem mit dem Zweck, die Verkehrsflüsse durch vollautomatisch gesteuerte Ampeltechnik zukünftig optimal zu lenken. Diese Managementaufgaben sollen von einer eigenen Stadt/Land-übergreifenden, zentralen VERMAN-Organisation bewältigt werden. Das Projekt VERMAN umfasst den Aufbau dieses modernen situationsabhängigen Verkehrssteuerungssystems für den gesamten Zentralraum, d.h. auch die Salzburger Umlandgemeinden samt den Zufahrtsrouten zur Stadt sind eingebunden. Ziel ist, die Verkehrsnachfrage sowie das Angebot an Verkehrsinfrastruktur und Verkehrssystemtechnik so zu beeinflussen und aufeinander abzustimmen, dass ein bestmögliches

² Quelle: www.s-bahn-salzburg.at, Stand: 23.04.2009

³ Quelle: www.stadt-salzburg.at, Stand: 23.04.2009

Mobilitätsangebot für alle Verkehrsteilnehmer angeboten wird. Besondere Berücksichtigung findet dabei die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs.

VERMAN als modernes situationsabhängiges Verkehrssteuerungssystem ist Teil eines umfassenden und weiter ausbaufähigen intermodalen Verkehrsmanagementsystems im Land Salzburg. Je nach Anforderung können mit dem Betrieb eines solchen Systems unterschiedliche verkehrsplanerische, verkehrstechnische oder betriebstechnische Ziele verwirklicht werden. VERMAN wird von den Verkehrsexperten von Stadt und Land als das wichtigste und effizienteste Straßenverkehrsprojekt der nächste Jahrzehnte im Zentralraum Salzburg gesehen, denn:

„Künftig steuern nicht die Ampeln den Verkehr, sondern der Verkehr die Ampeln“

Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren⁴

Allgemeines:

Raumplanerische Maßnahmen haben einen besonderen Einfluss auf das Entstehen, Vermeiden bzw. Verringern von Lärm. Oberstes Ziel der Raumplanung bzw. Raumordnung ist der sparsame Umgang mit Grund und Boden im Sinne der Nachhaltigkeit. Dementsprechend muss sich auch die Stadt Salzburg verstärkt nach Innen entwickeln, bestehende Baulandflächen müssen mobilisiert und weitere Siedlungserweiterung in peripheren Lagen vermieden werden, um eine erhöhte Umwelt und Verkehrsbelastung zu vermeiden. Im diesem Sinne sind auch Maßnahmen zu ergreifen, um dem Suburbanisierungstrend entgegen zu wirken. Die Stadt Salzburg ist bemüht die Immissionsschutzrichtlinien einzuhalten und hat sich die Umsetzung dieser Richtlinien zum Ziel im REK gemacht. Folgende Maßnahmen sollen oder sind bereits in Umsetzung.

Maßnahmen:

- In exponierten Lagen (Streulagen, Stadtrandlagen, Hanglagen), auch in bereits bebauten Bereichen, ist kein Bauland auszuweisen.
- Bei neuen baulichen Entwicklungen (Wohnung Gewerbenutzungen) muss zumindest eine ÖPNV-Haltestelle in fußläufiger Entfernung von maximal 500 m erreichbar sein.
- Forcierung der Schaffung von kostengünstigem Wohnraum, vor allem im Mietwohnungsbereich: Entwicklung von entsprechenden gesetzlichen Regelungen durch aktives Betreiben beim Landesgesetzgeber.
- Verbindliche Festlegung von Mindestdichten und gegebenenfalls Mindesthöhen in den Bebauungsplänen in geeigneten Gebieten.
- Die innere Stadterweiterung in Gebieten mit infrastrukturellen (Über-) Kapazitäten, insbesondere in Bezug auf die soziale Infrastruktur, ist anstelle der Weiterentwicklung peripherer Siedlungsbereiche zu forcieren.

Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung

In Ausschreibungen (z.B. der Neuanschaffungen für den Fuhrpark der Stadtgemeinde) wird der Stand der Technik bei Lärminderungsmaßnahmen verlangt. Ebenso bei der Beschaffung von Sonderfahrzeugen werden dezidierte Lärmgrenzwerte vorgeschrieben.

⁴ Quelle: Die zukünftige Entwicklung der Stadt Salzburg, Räumliches Entwicklungskonzept der Stadt Salzburg (REK 2007), Beschluss des Gemeinderates vom 17.12.2008

Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Im interdisziplinären Forschungsprojekt "WOHNSTADT-UM-RAUM-POTENTIALE" wird das Umfeld der Klessheimer Allee in Salzburg untersucht, um Maßnahmen zur modellhaften Weiterentwicklung verkehrsbelasteter, offener Stadtstrukturen durch ergänzenden Wohnbau sowie Umfeld- und Verkehrsberuhigungs-Maßnahmen zu gewinnen, die langfristig in der Stadtplanung umgesetzt werden sollen.

16. Gemeinde Straßwalchen:

Maßnahmen der Verkehrsplanung

Verkehrslaitsystem für Gewerbegebiete/Lkw-Verkehr

Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren

Umsetzung der Richtlinie "Immissionsschutz in der Raumordnung", REK auf "inneren Ring" abgestimmt und auf zukünftige Umfahrung

Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung

Selbstnivellierende Kanaldeckel, P&R-Parkplätze mit ÖBB im Bahnhof Straßwalchen errichten (Vereinbarung ist erfolgt), geänderte Vorrangregelung zur Stauverminderung

Ergänzende Maßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen

Förderung für Buswartehäuschen-Erneuerung und Bike&Ride-Fahrradständer (Vereinbarung mit ÖBB erfolgt).

Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Westring/Innerer Ring um Anrainerverkehr zu leiten und zur Entlastung des Zentrums, Trassenfreihaltung für Nordspange der Umfahrung

17. Gemeinde Wals-Siezenheim:

Maßnahmen der Verkehrsplanung

Verkehrslaitsystem: Anhand von Schildern sollen Leerfahrten vermieden werden (von der Autobahn bis zu den Zielen Gewerbegebiete, Betriebe) Gemeindevertretungsbeschluss vom 17.12.2008

Radwege-Ausbau: Steigerung des Fahrradanteils durch hohe Akzeptanz der Radwege und dadurch Verringerung des Pkw-Anteils

Ausbau öffentlicher Busverbindungen (Verlängerung Linie 27)

Maßnahmen der Raumordnung und im Bauverfahren

Richtlinie "Immissionsschutz in der Raumordnung" wird angewandt, siehe dazu Räumliches Entwicklungskonzept der Gemeinde: Strukturuntersuchung und Problemanalyse: Kapitel 4.1.6. Lärm (allgemein) und Entwicklungsziele und Maßnahmen: Kapitel 3.1.3.1. Entwicklungsschwerpunkte

Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung

Ausschreibung für 3 neue Ortsbusse wird auf lärmarme Fahrzeuge ausgelegt
Buslinie 27 soll mit lärmarmen Fahrzeugen geführt werden

Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung

Himmelreichkreuzung: für die gegenüberliegenden Wohnhäuser wird vom FOC eine Lärmschutzwand errichtet.

Vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung

Rückbau/Verschmälerung der B1 von vier auf zwei Spuren, Einbau von Fahrbahnteilern (mit Begrünung)

Ortsgebietsausweisung auf der B1 zur Geschwindigkeitsreduktion von 70 auf 50 km/h

Elektromoped für Gemeindebedienstete

Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Raumordnung: lt. REK sind Grünkeile/Freihaltebereiche an der B1 vorgesehen