

# UMGEBUNGSLÄRM- AKTIONSPLAN

ÖSTERREICH 2018



**TEIL 6 SALZBURG:** Magistrat der Stadt Salzburg - Straßen außer A&S im Ballungsraum Salzburg



**MAGISTRAT DER STADT SALZBURG**



für die Einbindung der Öffentlichkeit gemäß Art. 8, Abs. 7 der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

Salzburg, am 17.05.2019

## Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2018

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

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

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



## IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber:

**Magistrat Salzburg**

05 – Raumplanung und Baubehörde

Auerspergstraße 7

5020 Salzburg

e-mail: [raumplanung-und-baubehoerde@stadt-salzburg.at](mailto:raumplanung-und-baubehoerde@stadt-salzburg.at)

## TEIL-UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLÄNE 2018

### Allgemeine Informationen

Allgemeiner Teil      Zusammenfassende Betroffenauswertung

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

<b>Teil 1</b>	<b>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - A&amp;S außerhalb von Ballungsräumen</b>
<b>Teil 1 Graz</b>	<b>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - A&amp;S im Ballungsraum Graz</b>
<b>Teil 1 Innsbruck</b>	<b>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - A&amp;S im Ballungsraum Innsbruck</b>
<b>Teil 1 Linz</b>	<b>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - A&amp;S im Ballungsraum Linz</b>
<b>Teil 1 Salzburg</b>	<b>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - A&amp;S im Ballungsraum Salzburg</b>
<b>Teil 1 Wien</b>	<b>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - A&amp;S im Ballungsraum Wien</b>

### Aktionsplanung Straßen außer Autobahnen und Schnellstraßen

<b>Teil 2</b>	<b>Amt der Burgenländischen Landesregierung - Straßen außer A&amp;S im Burgenland</b>
<b>Teil 3</b>	<b>Amt der Kärntner Landesregierung, Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt, Magistrat der Stadt Villach - Straßen außer A&amp;S in Kärnten</b>
<b>Teil 4</b>	<b>Amt der Niederösterreichischen Landesregierung - Straßen außer A&amp;S in Niederösterreich ohne Gemeinden des Ballungsraums Wien</b>
<b>Teil 4 Wien</b>	<b>Amt der Niederösterreichischen Landesregierung - Straßen außer A&amp;S in den in Niederösterreich liegenden Gemeinden des Ballungsraums Wien</b>
<b>Teil 5</b>	<b>Amt der Oberösterreichischen Landesregierung - Straßen außer A&amp;S in Oberösterreich ohne Gemeinden des Ballungsraums Linz</b>
<b>Teil 5 Linz</b>	<b>Amt der Oberösterreichischen Landesregierung - Straßen außer A&amp;S im Ballungsraum Linz</b>
<b>Teil 6</b>	<b>Amt der Salzburger Landesregierung - Straßen außer A&amp;S in Salzburg ohne Ballungsraum Salzburg</b>
<b>Teil 6 Salzburg</b>	<b>Magistrat der Stadt Salzburg - Straßen außer A&amp;S im Ballungsraum Salzburg</b>
<b>Teil 7</b>	<b>Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Straßen außer A&amp;S in der Steiermark ohne Ballungsraum Graz</b>
<b>Teil 7 Graz</b>	<b>Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Straßen außer A&amp;S im Ballungsraum Graz</b>

## Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2018

- Teil 8** **Amt der Tiroler Landesregierung** - Straßen außer A&S in Tirol ohne Gemeinden des Ballungsraums Innsbruck
- Teil 8 Innsbruck** **Amt der Tiroler Landesregierung** - Straßen außer A&S im Ballungsraum Innsbruck
- Teil 9** **Amt der Vorarlberger Landesregierung** - Straßen außer A&S in Vorarlberg
- Teil 10 Wien** **Magistrat der Stadt Wien** - Straßen außer A&S in der Ballungsraumgemeinde Wien

### Aktionsplanung Eisenbahnen

- Teil 11** **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Schienenstrecken außerhalb von Ballungsräumen
- Teil 11 Graz** **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Schienenstrecken im Ballungsraum Graz
- Teil 11 Innsbruck** **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Schienenstrecken im Ballungsraum Innsbruck
- Teil 11 Linz** **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Schienenstrecken im Ballungsraum Linz
- Teil 11 Salzburg** **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Schienenstrecken im Ballungsraum Salzburg
- Teil 11 Wien** **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Schienenstrecken im Ballungsraum Wien

### Aktionsplanung Straßenbahnen

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

### Aktionsplanung Flugverkehr

- Teil 16** **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Flughafen Wien ohne Gemeinden des Ballungsraums Wien
- Teil 16 Wien** **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Flughafen Wien im Ballungsraum Wien
- Teil 17** **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Flughafen Linz ohne Gemeinden des Ballungsraums Linz
- Teil 17 Linz** **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Flughafen Linz im Ballungsraum Linz

## Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2018

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

### Aktionsplanung IPPC-Anlagen

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

## VORWORT

Die Ruhe ist ein wertvolles Gut. Gerade in unseren hoch entwickelten sowie von Verkehr belasteten Städten ist die Ruhe schon lange nicht mehr überall und zu jeder Zeit gewährleistet. Immer mehr belastet der Mensch durch seine Aktivitäten die Umwelt mit Lärm. Insbesondere der Straßenverkehrslärm wird von unserer Gesellschaft als notwendiges Übel unseres Lebensstandards gesehen. Der Lärm auf unseren Straßen ist alltäglich geworden und wird zumeist nicht mehr beachtet.

Immer mehr Studien zeigen aber, dass sich der Mensch nicht an den Lärm gewöhnen kann. Lärm hat ganz klare Auswirkungen auf unser seelisches und soziales Wohlbefinden. Übermäßiger Lärm ist definitiv gesundheitsschädigend. Von einfachen Schlafstörung über Bluthochdruck bis hin zum Herzinfarkt reichen die Ursachen infolge des Lärms.

Die Wirkungen des Lärms und deren gesundheitlichen Folgen auf unsere Gesellschaft können nicht akzeptiert werden, da wir nicht nur in wirtschaftlicher Hinsicht betroffen sind sondern vor allem in Bezug auf unsere gesundheitliche Entwicklung. Ziel dieses Strategiepapieres ist es den Lärm und damit die Auswirkung des Lärms zu mindern. Gemäß Umgebungslärmgesetz sind alle großen Agglomerationen in Österreich dazu verpflichtet einen Teilaktionsplan zur Minderung der Lärmproblematik zu erstellen. Die hier aufgelisteten Maßnahmen sind Teil des Aktionsplans zur Minderung des Straßenverkehrslärms für den „Ballungsraum Salzburg Stadt“.

## INHALTSVERZEICHNIS

IMPRESSUM.....	2
TEIL-UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLÄNE 2018.....	3
VORWORT .....	6
INHALTSVERZEICHNIS .....	7
EINLEITUNG.....	9
1. PLANUNGSGEBIET .....	10
2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE.....	12
3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN .....	13
4. ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN .....	14
5. ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND .....	17
6. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN .....	18
7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT.....	19
8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG .....	20
9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG.....	21
9.1 Maßnahmen in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung.....	21
9.1.1 Allgemeines .....	21
9.1.2 Radverkehr .....	21
9.1.3 Begegnungszonen .....	22
9.1.4 Parkraumbewirtschaftung Neu, Stellplatzverordnung.....	22
9.2 Maßnahmen zu Verkehrsfluss und Infrastrukturbetrieb .....	23
9.2.1 Netzoptimierung S-Bahn/Obus/Bus.....	23
9.3 Maßnahmen in der Raumordnung.....	25
9.3.1 Stadtstruktur .....	25
9.4 Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung .....	26
9.5 Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize .....	26
9.5.1 Mobilitätsmanagement.....	26

10.	<b>ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN .....</b>	<b>28</b>
11.	<b>LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM.....</b>	<b>29</b>
12.	<b>VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN .....</b>	<b>30</b>
13.	<b>GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPLANS .....</b>	<b>31</b>
14.	<b>SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN .....</b>	<b>32</b>
15.	<b>BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN .....</b>	<b>33</b>
16.	<b>ZUSAMMENFASSUNG FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG .....</b>	<b>36</b>
16.1	<b>Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 6 Salzburg.....</b>	<b>36</b>



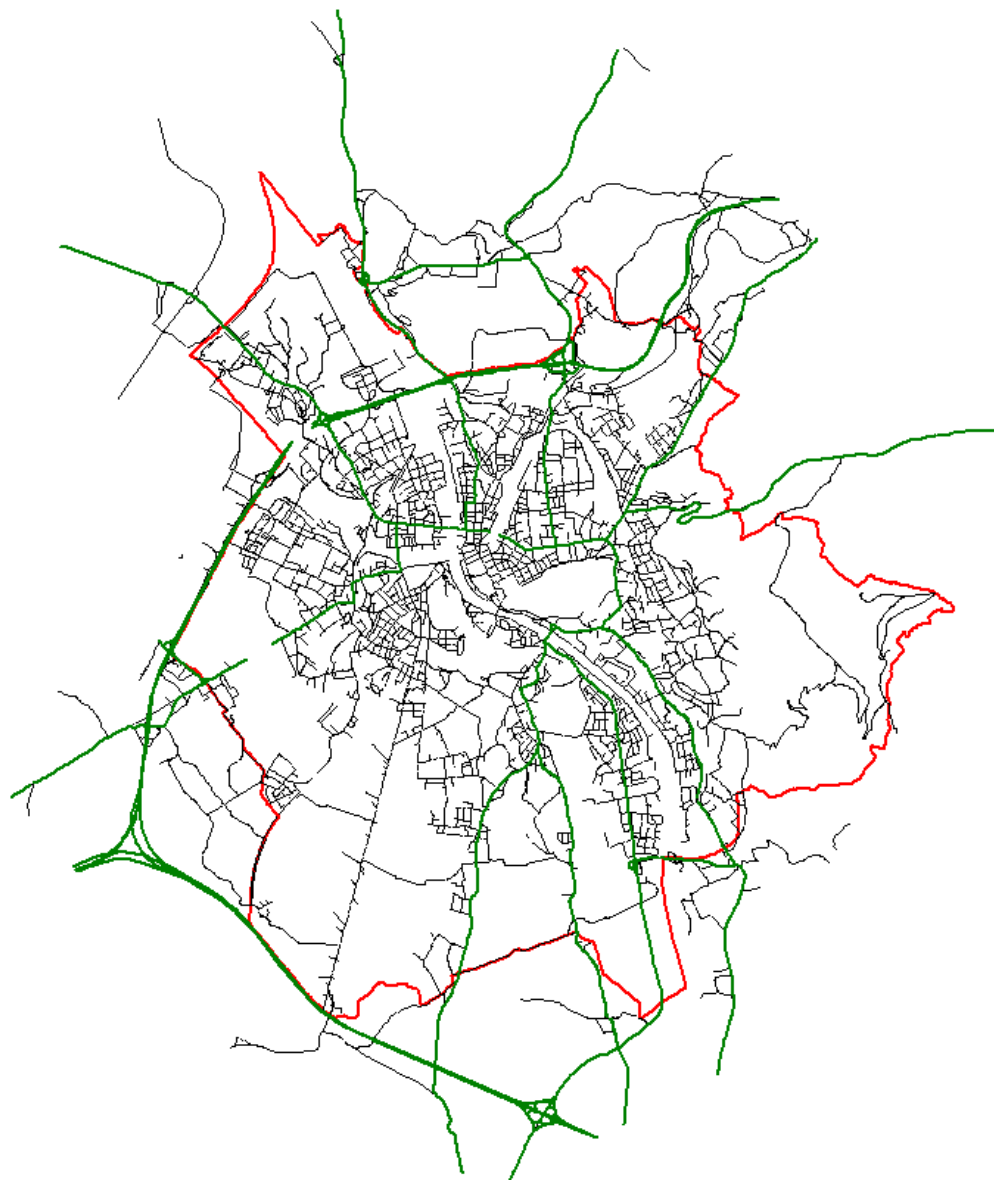
## EINLEITUNG

Das Thema Straßenverkehrslärm wurde erstmals 1993 in einer Studie von Prof. Heinz Tiefenthaler für die Stadt Salzburg aufgearbeitet. Die Belastungswerte haben sich verglichen mit dem heutigen Stand, nur geringfügig geändert. Insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen liegt der Dauerschallpegel am Tag als auch in der Nacht um rund 15 dB (A-Bewerteter Schalldruckpegel) höher als der Grenzwert. Aufgrund der errechneten Belastungen durch den Straßenverkehr wurde damals ein Maßnahmenpaket entworfen und nach Dringlichkeitsstufe gereiht. Bis heute konnten aber nur wenige dieser Maßnahmen im direkten Zusammenhang umgesetzt werden.

In den letzten Jahren wurde das Problem Lärm von der EU aufgegriffen und verpflichtend für alle Mitgliedsstaaten zum Thema gemacht. In zahlreichen Studien wurden die möglichen gesundheitsschädigenden Auswirkungen von Lärm sowie die damit verbundenen negativen volkswirtschaftlichen Effekte diskutiert.

## 1. PLANUNGSGEBIET

Das Modellgebiet für die Straßenlärmkartierung im Ballungsraum Salzburg wurde entsprechend den Angaben aus Anlage 2 Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung ermittelt und ist in Abbildung 1 dargestellt. In die Berechnung für die strategische Lärmkarte werden alle Straßenzüge im Modellgebiet mit einer Schallbelastung von größer oder gleich 40 dB im Zeitraum „Nacht“ einbezogen.



**Abbildung 1: Stadtgrenze (rot), Hauptverkehrsrouten (grün) und weiteres Straßennetz für Lärmkartierung**

Für die Durchführung der Betroffenenanalysen gemäß Bundes-Umgebungslärmverordnung erfolgt eine separate Berechnung, in welcher die Hauptverkehrsstraßen und die Autobahnen in oben dargestelltem Modellgebiet berücksichtigt sind (Tabelle 1):

**Tabelle 1: Bezeichnung der Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen**

Label	Bezeichnung Straße
A 1	Westautobahn
A 10	Tauernautobahn
B 1	Wiener Straße
B 150	Salzburger Straße
B 155	Münchener Straße
B 156	Lamprechtshausener Straße
B 158	Wolfgangsee Straße

## 2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

Für den Ballungsraum Salzburg zuständige Stelle:

Magistrat der Stadt Salzburg

Raumplanung und Baubehörde (MA 05)

Auerspergstraße 7

5020 Salzburg

[raumplanung-und-baubehoerde@stadt-salzburg.at](mailto:raumplanung-und-baubehoerde@stadt-salzburg.at)

### 3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

#### **Bundesgesetze**

Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG), BGBl. I 60/2005

Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV), BGBl. II 144/2006

#### **Landesgesetze**

Umweltschutz- und Umweltinformationsgesetz (UUIG), LGBl Nr 59/2005 zuletzt geändert durch LGBl Nr 39/2014

#### **Vorschriften**

Richtlinie Immissionsschutz in der Raumordnung, Land Salzburg, Abteilung 7 – Raumplanung und Raumordnung, Stand Jänner 2003

ÖNORM ISO 9613-2: Akustik – Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien, Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren, Ausgabe 2008-07-01

RVS 04.02.11: Lärmschutz, Ausgabe 31.03.2009

#### **Grenz- und Schwellenwerte**

In der Bundes-LärmV sind die Schwellenwerte für durch Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen verursachten Lärm mit einem Pegel von 60 dB DEN (Durchschnitt) bzw. 50 dB für die Nacht festgehalten.

Dies betrifft alle Hauptverkehrsstraßen der Stadt Salzburg mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr.

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.

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

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

- **AGWR II:**  
Name: Adress-GWR II  
Beschreibung: Adressregister, Gebäude- und Wohnungsregister einschließlich Meldedaten  
Datenstand: 26.01.2016  
Abfragedatum: 5.2.2016  
Datenhalter: Statistik Austria, Bundesanstalt Statistik Österreich. Guglgasse 13, 1110 Wien
  - **Geländedaten:**  
Name: Höhenschichtlinien\_2006  
Beschreibung: Höhenlinien im Abstand von 1 Meter  
Datenstand: aus Befliegungen im Jahr 2006 und 2010  
Abfragedatum: 19.9.2016  
Datenhalter: Magistrat der Stadt Salzburg, MA 06/03 Vermessung und Geoinformation, Faberstraße 11, 5020 Salzburg
  - **Geländedaten (Randzonen):**  
Name: Zentralraum  
Beschreibung: Höhenpunkte im Abstand von 1 Meter  
Datenstand: Befliegung 2015  
Abfragedatum: 21.4.2017  
Datenhalter: Salzburger Landesregierung, Referat 10/04 – Geodateninfrastruktur, Fanny-v.-Lehnert-Str. 1, 5020 Salzburg  
In Randbereichen des Berechnungsgebietes, in welchen behördenintern keine Geländedaten verfügbar waren, wurde auf einen Datensatz der Salzburger Landesregierung zurückgegriffen.
  - **Bebauungsdaten (im Stadtgebiet)**  
Name: Gebäudekartierung  
Beschreibung: Gebäudegrundrisse- und Höhen einschließlich Grundstücknummer  
Datenstand: Ersterhebung im Jahr 2005, adaptiert in den Jahren 2011 und 2014  
Abfragedatum: 19.9.2016  
Datenhalter: Magistrat der Stadt Salzburg, MA 05/03 Amt für Stadtplanung und Verkehr, Schwarzstraße 44, 5020 Salzburg
  - **Bebauungsdaten (außerhalb Stadtgebiet)**  
Name: Zentralraum  
Beschreibung: Gebäudegrundrisse- und Höhen  
Datenstand: Befliegung 2015  
Abfragedatum: 21.4.2017  
Datenhalter: Salzburger Landesregierung, Referat 10/04 – Geodateninfrastruktur, Fanny-v.-Lehnert-Str. 1, 5020 Salzburg
- Verkehrs- bzw. Emissionsdaten:**  
Name: Belastung, Belastung\_SV  
Beschreibung: Querschnitts- und richtungsbezogene Angaben zur Verkehrsbelastung gesamt

und zur Verkehrsbelastung Schwerverkehr (SV)

Datenstand: 04/2017

Abfragedatum: 18.4.2017/19.4.2017

Datenhalter: Magistrat der Stadt Salzburg, MA 05/03 Amt für Stadtplanung und Verkehr, Schwarzstraße 44, 5020 Salzburg

Die Verkehrsbelastung wurde mittels eines Verkehrsmodells errechnet, welches anhand von Strukturdaten nach dem 4-Stufen-Algorithmus der Verkehrsplanung die Verkehrsbelastung im ÖV sowie KFZ-Verkehr ermittelt. Der Schwerverkehrsanteil wird in einer eignen Erzeugungsrechnung anhand der Strukturdaten generiert. Wie auch bei der Verkehrsbelastung werden die Schwerverkehrsanteile bzw. Belastungen anhand der Auswertung der Dauerzählstellen justiert.

Entsprechend Ihrer Charakteristik werden den Straßen 21 unterschiedliche Straßentypen zugeteilt. Danach erfolgt eine Aufteilung der Fahrbewegungen in die Zeitbereiche „Tag“, „Abend“ und „Nacht“ sowie eine Aufteilung in leichte und schwere LKW entsprechend RVS 04.02.11.

### Angaben zur **Modellbildung**:

- **Bodendämpfung:**  
Straßen und Gewässer werden als reflektierend ( $G=1$ ), Wiesen und Wälder als absorbierend ( $G=0$ ) angesetzt. Für die verbleibenden Flächen wird entsprechend der Bundes-LärmV ein Bodenfaktor von  $G=0,6$  verwendet.
- **Reflexionen:**  
Entsprechend §5 Abs 3 Z2 Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung werden die abschirmenden und reflektierenden Eigenschaften von Hindernissen berücksichtigt. Es wird generell die Reflexion 1. Ordnung berechnet. Bei Gebäuden wird ein Reflexionskoeffizient von 0,8 angesetzt. Schallschutzwände werden mit einem Absorptionskoeffizient Alpha von 0,84 als hochabsorbierend berücksichtigt.
- **Raster:**  
Die Rasterweite beträgt 5x5 Meter und weist einen Suchradius von 3000 Metern auf, entsprechend den Vorgaben des §5 Abs 3 Z1 Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung.
- **Zusammenarbeit mit anderen Behörden:**  
Seitens des Referates für Immissionsschutz der Salzburger Landesregierung (Referat 5/02) erfolgte eine Datenübermittlung (Gebäude, Gelände, Bodenabsorption, Lärmschutzwände außerhalb der Stadt Salzburg sowie Lärmschutzwände der Bahn).  
Seitens der ASFINAG wurden Verkehrszählraten sowie alle Modelldaten entlang der Autobahn im Berechnungsgebiet für den Ballungsraum Salzburg übermittelt.  
Vom Umweltbundesamt wurden alle notwendigen Informationen für die Zuordnung von Einwohnerdaten (Stand 26.01.2016) zu den vorliegenden Gebäuden zur Verfügung gestellt.

### Angaben zur **Methodik**:

- **Berechnung:**  
Die Berechnung erfolgte mittels der Software CadnaA von DataKustik GmbH, Version 2017 MR 1 (32 Bit), Ausbaustufe BMP XL durch die MA 05/03 Bau- und Feuerpolizeiamt.
- **Betroffenauswertung:**  
Insgesamt wurden 97 % der Einwohnerdaten Gebäuden zugeordnet. Die Zuordnung der Einwohnerdaten erfolgte, sofern dies eindeutig möglich war, direkt zu den vorliegenden Gebäuden. War keine eindeutige Zuordnung möglich, dann erfolgte die Zuordnung über Einwohnerdichten. Zum Teil wurden Gebäudehöhen nachgebessert. Die Hausbeurteilung wurde mit einem Suchradius von 3.000 Metern durchgeführt.

Die Abschätzung der durch Umgebungslärm betroffenen Einwohner im Ballungsraum Salzburg erfolgt auf Grund von Schallemissionen aller Straßen sowie durch die Hauptverkehrsrouten (vergleiche Abbildung 1, Seite 10 bzw. Tabelle 1, Seite 11).

– **Rechenvorschriften:**

- Die Berechnung wurde mit der Software CadnaA von DataKustik GmbH, Version 2017 MR 1 (32 Bit), Ausbaustufe BMP XL durchgeführt.
- Die Berechnung erfolgte entsprechend den Vorschriften der RVS 04.02.11 Lärmschutz (Ausgabe 31.03.2009) sowie den Angaben der ÖNORM ISO 9613-2 Akustik – Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien, Teil 2: Allgemeine Berechnungsvorschriften (Ausgabe 01-07-2008).



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

Datum der Veröffentlichung der Kartendarstellung der zugehörigen strategischen Lärmkarten unter [www.laerminfo.at/Laermkarten](http://www.laerminfo.at/Laermkarten): **10/2017**

Nachfolgende Tabellen zeigen die Anzahl sowie den Anteil der in der Stadt Salzburg durch Umgebungslärm betroffenen Einwohner, wobei eine Differenzierung zwischen den Lärmquellen (alle Straßen / Hauptverkehrsrouen) erfolgt und des Weiteren Einwohner mit einer „ruhigen“ Fassade separat angeführt werden. Von einer ruhigen Fassade wird gesprochen, wenn an einem Gebäude Fassadenabschnitte vorhanden sind, welche um 20 dB geringere Schallpegel aufweisen als der am höchsten belasteter Fassadenabschnitt und den Schwellenwert um mindestens 5 dB unterschreiten.

**Tabelle 2: Anzahl/Anteil der durch Umgebungslärm betroffenen Einwohner mit ruhiger Fassade**

Gemeinde / Bezirk	L <sub>den</sub> > 60 dB Schwellenwert	L <sub>night</sub> > 50 dB Schwellenwert	L <sub>den</sub> > 55dB	L <sub>night</sub> > 45 dB
Stadt Salzburg (alle Straßen)	12.740 / 9%	12.880 / 9%	12.950 / 9%	12.880 / 9%
Stadt Salzburg (Hauptverkehrsrouen)	9.110 / 6%	8.930 / 6%	9.120 / 6%	8.950 / 6%

**Tabelle 3: Gesamtanzahl/Anteil der durch Umgebungslärm betroffenen Einwohner**

Gemeinde / Bezirk	L <sub>den</sub> > 60 dB Schwellenwert	L <sub>night</sub> > 50 dB Schwellenwert	L <sub>den</sub> > 55dB	L <sub>night</sub> > 45 dB
Stadt Salzburg (alle Straßen)	38.140 / 26%	46.820 / 32%	72.100 / 49%	85.130 / 58%
Stadt Salzburg (Hauptverkehrsrouen)	17.590 / 12%	22.500 / 15%	35.500 / 24%	48.710 / 33%

Die Differenz zwischen den Betroffenenbewertungen in den Jahren 2012 und 2017 ist zum Einen auf den Einsatz unterschiedlicher Berechnungssoftware und zum Anderen auf eine präzisere Zuordnung der Einwohner zu den Wohngebäuden in der Kartierung 2017 zurückzuführen.

Die durch alle Straßen verursachte Lärmbelastung ist unter [www.laerminfo.at/Laermkarten](http://www.laerminfo.at/Laermkarten) abrufbar.

## 6. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

Die Bereiche, in denen die Schwellenwerte überschritten sind, können der Lärmkarte entnommen werden (siehe dazu [www.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at)).

Vom Straßenverkehrslärm in der Stadt Salzburg sind insbesondere Bewohner entlang der Bundes- und Landesstraßen betroffen. In diesen Bereichen werden die zulässigen Schwellenwerte laut Bundes – Umgebungslärmverordnung überschritten. Die starke Verkehrsbelastung entlang dieser Straßen führt im innerstädtischen Bereich zu Ausweichverkehr, wodurch die Verkehrsbelastung und damit der Lärm in jenen Bereichen zunehmen, welche eigentlich im Unterschwellenbereich liegen sollten. Charakteristisch für Salzburg sind die Stadtberge, welche als Barriere Auswirkung auf die Erschließung sowie die Verkehrsführung innerhalb der Stadt haben. Die Nord- Südverbindung konzentriert sich dadurch auf einen nur schmalen Bereich zwischen Mönchs- und Kapuzinerberg, wodurch gerade die Innenstadt betroffen ist.

## 7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Die Öffentlichkeitsbeteiligung findet gemäß den Vorgaben des Salzburger Abfallwirtschaftsgesetz 1998 §5 Information der Öffentlichkeit und Umweltprüfung statt. Hierfür erfolgt die öffentliche Auflage des Umgebungslärm-Aktionsplans Teil 6 Salzburg.

Innerhalb von sechs Wochen kann jede Person ab dem ersten Auflagetag eine Stellungnahme an das Magistrat Salzburg abgeben. Die Stellungnahmen werden im Zuge der Fertigstellung des Umgebungslärm-Aktionsplans Teil 6 Salzburg gewürdigt. Der Aktionsplan wird anschließend an das zuständige Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft übermittelt.

### Stellungnahmen:

Zum Entwurf des Aktionsplanes Teil 6 Salzburg, Magistrat der Stadt Salzburg - Straßen außer A&S im Ballungsraum Salzburg ist bei der MA 5/03 Amt für Stadtplanung und Verkehr nur eine Stellungnahme der AK Salzburg eingegangen.

- 1.) Stellungnahme der Arbeiterkammer Salzburg vom 25. Juni 2018

## 8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

Bereits seit 25 Jahren wird auf die Lärmauswirkung infolge der starken Verkehrsbelastung aufmerksam gemacht. Die Stadt Salzburg setzt vor allem auf den Verkehrsmittelwechsel vom motorisierten Individualverkehr auf dem Umweltverbund (Rad- und Fußgänger sowie ÖPNV). Um diesen zu fördern werden seit Jahren Anreize und Maßnahmen gesetzt, um den Umweltverbund einerseits zu beschleunigen und andererseits Barrieren zu verringern. Dazu wird bspl. das Radwegenetz ständig erweitert sowie wichtige Direktverbindungen geschaffen, um die Erreichbarkeit im Radverkehr zu verbessern.

Ebenso wird beständig versucht dem ÖPNV ein rascheres Vorankommen durch Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (VLSA) sowie durch Busstraßen zu ermöglichen. Gerade im innerstädtischen Bereich haben diese Maßnahmen besonders große Wirkung, da mittels Busspur der Stau umfahren werden kann und somit der ÖPNV eine schnellere Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt.

## 9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG

### 9.1 Maßnahmen in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung

#### 9.1.1 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 Probebetrieb mehr Raum gegeben werden

Maßnahmen:

- Prüfung von verkehrslenkenden Maßnahmen zur Reduktion des nicht notwendigen Kfz-Verkehrs.

#### 9.1.2 Radverkehr

Beim Radverkehr ist Salzburg in den vordersten Rängen 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.

Maßnahmen:

- Verbesserung der Rad- und Fußgängerinfrastruktur
- 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
- Verdichtung und gestalterische Aufwertung des feinmaschigen Wegenetzes für FußgängerInnen und RadfahrerInnen.
- Schaffung attraktiver und sicherer oberirdischer Abstellanlagen für Fahrräder (auch bei wichtigen ÖPNV-Haltestellen).

- Schaffung eines Radverkehrsinformationssystems für die Stadt Salzburg und deren Umlandgemeinden
- Aufbau eines Fahrradverleihsystems „S-BIKE“

### 9.1.3 Begegnungszonen

Mit der Begegnungszone wird den FußgängerInnen in Wohn- und Geschäftsbereichen die Verkehrsfläche als Begegnungsstätte, zum Einkaufen, für Spiel und Sport und zum Flanieren zur Verfügung gestellt. Dadurch können sie überall die Fahrbahn queren und somit den kürzesten Weg zu ihren Ziel nehmen. Anhand von Praxisbeispielen in der Schweiz zeigt sich, dass durch gegenseitige Rücksichtnahme der Autoverkehr nicht wesentlich behindert wird. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h wobei in der Praxis diese Geschwindigkeit nur selten gefahren werden kann.

Ziel der Begegnungszonen ist es daher die Trennwirkung zwischen den einzelnen Verkehrsarten aufzuheben, um einen gleichberechtigten und vielfältig nutzbaren Straßenraum zu schaffen.

Die Anforderungen an den öffentlichen Raum haben sich geändert. Daher wird beim Bau einer Begegnungszone meist eine Neuorganisation durchgeführt, um die Straße den neuen Nutzungsanforderungen anzupassen. Der Effekt daraus ist, dass die Straße an Attraktivität gewinnt, wodurch die Fußgängernutzung zunimmt und damit eine Straße revitalisiert wird.

Die Stadt wird fußgängerfreundlich, da sich die Fußweglängen verringern und die Wartezeiten an den Ampeln wegfallen. Der Innenstadtbereich wird attraktiver, wodurch sich bei entsprechender Organisation Einkaufsstraßen etablieren bzw. attraktiveren können. Diese reduzieren wiederum die Verkehrserzeugung von Einkaufszentren in den Stadtrandbereichen.

Maßnahmen:

- Die Umsetzung von Begegnungszonen im Kerngebiet der Stadt Salzburg sowie den Subzentren.
- Fokussierung von Begegnungszonen im Bereich starker Fußgängerfrequenzen.

### 9.1.4 Parkraumbewirtschaftung Neu, Stellplatzverordnung

Den Kfz-FahrernInnen stehen in der Stadt Salzburg auf privatem Grund insgesamt ca. 109.000 Stellplätze zur Verfügung. Nimmt man das in der Planung übliche Maß von ca. 20–25 m<sup>2</sup> je Pkw für einen Stellplatz mit Zufahrtsfläche an, so beträgt allein die derzeit für das Abstellen von Kfz auf privatem Grund verbrauchte Fläche ca. 2.180.000 bis 2.730.000 m<sup>2</sup>.

Um einen Gesamtvergleich zu haben, wären die privaten Kfz-Stellplatzflächen noch um die Flächen für das Straßenparken (frei bzw. gebührenpflichtig) und das Angebot an öffentlichen Garagen und Stellplätzen sowie die Lkw- und Bus-Abstellplätze zu ergänzen.

Im erweiterten Zentralbereich der Stadt, der etwa das Gebiet der Parkraum-Bewirtschaftung umfasst und auch die Altstadt einschließt, stehen dem Autoverkehr etwa

40.100 Stellplätze zur Verfügung. Die Öffentlichkeit kann davon allerdings nur 38%, das sind 15.200, nutzen. Fast zwei Drittel der Stellplätze befinden sich auf privatem Grund in Garagen, Innenhöfen und auf privaten Stellplätzen. Von diesen 15.200 öffentlichen Stellplätzen in „verkehrlich hochwertiger Lage“ kann die Stadt nur einen Anteil von ca. 16%, das sind ca. 6.500 Stellplätze, bewirtschaften, da der Rest entweder gebührenfrei ist oder zu 40% von Parkgaragensgesellschaften verwaltet wird.

Die KFZ-Nutzung hängt sehr stark vom Stellplatzangebot der örtlichen Nähe am Start- und am Zielort der Fahrt ab. Hier hat der Kfz – sofern verfügbar – in der Stadt Salzburg deutliche Vorteile, weil der Weg zum bzw. vom Parkplatz im Durchschnitt erheblich kürzer ist als z. B. zur nächsten ÖPNV-Haltestelle. Eine Anpassung der bestehenden Stellplatzverordnung an die geänderten ÖPNV-Angebote ist demnach erforderlich.

Auf Grund der vielen Einflussfaktoren wird ein gemeinsam mit allen Beteiligten erarbeitetes gesamtstädtisches Parkraummanagement zur Steuerung des knappen Stellplatzangebotes erforderlich sein. Langfristiges Ziel sollte es sein, den öffentlichen Straßenraum stärker als bisher von parkenden Kfz freizuhalten und diese in Parkgaragen oder Parkhäuser unterzubringen. Damit könnte mehr Platz für den Wirtschaftsverkehr, den Fußgänger- und Radverkehr sowie auch den öffentlichen Verkehr geschaffen werden.

#### Maßnahmen:

- Anpassung der Parkraumbewirtschaftung an die Bedürfnisse des öffentlichen Raums
- 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)

## 9.2 Maßnahmen zu Verkehrsfluss und Infrastrukturbetrieb

### 9.2.1 Netzoptimierung S-Bahn/Obus/Bus

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.

Seit dem fahrgastfreundlichen Ausbau des S-Bahn-Netzes (NAVIS) zeichnet sich eine Trendwende ab.

Wie in jeder größeren Stadt stellt der Pendlerverkehr, ausgehend von den Umlandgemeinden in die Stadt, ein großes Problem dar. Nicht nur in den frühen Morgenstunden sondern insbesondere am späten Nachmittag kommt es zu regelmäßigen Überlastungen. Die Strategie zur Lärminderung setzt vor allem hier an, da durch den bereits erfolgten bzw. noch laufenden Infrastrukturausbau der Bahn eine kostengünstige und schnelle Alternative geschaffen wurde.

Im Rahmen des S-Bahn-Projektes NAVIS sind 12 neue Haltestellen (davon 7 in der Stadt Salzburg) gebaut worden. Zur Kapazitätssteigerung wurde ein drittes Gleis über die neu gebaute Salzachbrücke bis Freilassung gezogen. Entlang der S-Bahn Linien frequentieren im 30 Min Takt moderne Triebwagen der ÖBB, welche durch ihre Bauart besonders komfortabel und leise sind. Erste Fahrgastzählungen im Frühjahr 2010 konnten die Erwartungen bestätigen. Die S-Bahn ist vor allem für PKW Pendler interessant, da sie eine günstige Alternative zum Auto darstellt. Durch die S-Bahn werden Ziele wie der „Europark“, das Landeskrankenhaus sowie der Hauptbahnhof bequem und meist schneller als mit dem Auto erreicht. Die Wege der Fahrgäste enden jedoch nicht an der S-Bahn Station bzw. deren unmittelbaren Umgebung. Die Nutzer der S-Bahn, darunter vor allem die Pendler, haben Ziele, die sich über das gesamte Stadtgebiet verteilen. Die Fahrt mit der S-Bahn ist daher nur ein Teilabschnitt des Weges zum Arbeitsplatz innerhalb des Stadtgebietes. Um die S-Bahn weiterhin zu attraktiveren ist eine Netzanpassung bzw. Netzoptimierung erforderlich. Dadurch soll die Reisezeit zwischen Wohnort und Arbeitsort verkürzt werden um so die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.

Nicht nur für die Einpendler aus den Umlandgemeinden sondern auch für die in der Stadt lebende Bevölkerung ist der ÖPNV ein wichtiges Verkehrsmittel. Jene Verkehrsteilnehmer, welche Ihre Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen, sind meist auch gewillt für längere Wege (> 5 km) die öffentlichen Verkehrsmitteln zu benützen. Intervalle von über 10 min sind allerdings unattraktiv.

Durch Netzoptimierung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (Bahn und Bus) soll daher die Wartezeit an den Umsteigeknoten reduziert werden, um so die gefühlte aber auch die absolute Reisezeit zu reduzieren. Durch diese Maßnahme soll der ÖPNV gegenüber dem Auto konkurrenzfähiger gemacht werden.

### Maßnahmen:

- Verdichtung des ÖPNV-Netzes nach Linien und Takten mit hohen Qualitätsstandards und Verbesserungen bei der Haltestellen-Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer.
- 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
- ÖPNV-Taktangebot (Abfahrten pro Tag und Haltestelle) erhöhen
- Nutzungsverdichtung im Umkreis der S-Bahn- Haltestellen im Stadtgebiet (Leitplanungen erstellen), Optimierung der Umsteigerelationen zum innerstädtischen ÖPNV.



## 9.3 Maßnahmen in der Raumordnung

### 9.3.1 Stadtstruktur

Die Stadt Salzburg ist flächendeckend weitgehend gut mit sozialer und technischer Infrastruktur ausgestattet. Diese Grundvoraussetzung für eine Entwicklung nach innen ist also gegeben. Die Innenentwicklung soll den bisherigen Trend einer Außenentwicklung in der Stadt und ihrer Region ablösen, auch weil diese besonders kostenintensiv ist. Eine ineffiziente Raumnutzung führt dazu, dass mehr Verkehrsinfrastruktur „nachgebaut“ werden muss. Durch das zusätzliche Angebot steigt die Verkehrsbelastung und damit der gesamtstädtische Lärm.

Im Sinne der effizienten Nutzung bereits vorhandener Infrastruktur ist die Schließung von Baulücken bzw. die Nutzung von Umstrukturierungsflächen notwendig. Für das „Weiterbauen im Bestand“ ist es daher erforderlich, dass das vorhandene Flächenpotential genutzt wird, um nach Möglichkeit die vorhandene Infrastruktur besser zu nutzen.

Dies gilt auch für die Verbesserung des Wohnungsangebotes durch Sanierung des Bestandes bzw. Generalsanierung mit teilweiser Neuerrichtung von abgewohnten Wohnanlagen. Für den Stadtumbau ist aber nicht nur der Wohnbau zu fokussieren. Der Begriff Stadt wird im Wesentlichen durch die Nutzungsvielfalt definiert, wie sie nur am Ort des Zusammentreffens verschiedener Interaktionen vorkommt. Daher ist es auch wichtig, nicht nur den Wohnstandort Salzburg zu festigen, sondern auch den Betriebsstandort. Nur dort wo sich bereits Arbeitsplätze finden, ist auch ein Anreiz zur Ansiedelung für Unternehmen gegeben. Die Stadt ist daher auch bestrebt, die Erweiterungsmöglichkeit von in der Stadt ansässigen Betrieben zu verbessern. Dafür sind Aktivitäten zur Mobilisierung hochwertiger Gewerbeflächen zu setzen und attraktive Stadtumbauflächen für die Wirtschaft zu sichern.

Die Stadtstruktur hat gesamtstädtisch betrachtet einen wesentlichen Einfluss auf Umweltbelastungen wie den Lärm. Wie das Beispiel der Innenstadt von Salzburg zeigt ist bei vorhandener intensiver Raumnutzung auf ein Auto leichter verzichtbar als im Umlandbereich von Salzburg. Dort, wo viele Leute wohnen, arbeiten und ihre Einkäufe verrichten, finden sich auch Anreize für Geschäfte sich anzusiedeln, wodurch die Vielfalt in diesen Stadtbereichen steigt und weitere Anreize induziert werden.

Aus diesem Grund ist die Verbesserung der Stadtstruktur auch Bestandteil der Strategie zur Lärminderung, da der Motorisierungsgrad in einer gewissen Abhängigkeit zur Raumnutzung steht. Die Voraussetzung für die Anschaffung eines Kraftfahrzeuges ist der konkrete Bedarf, welcher nicht durch andere Verkehrsmittel substituiert werden kann und die Summe der Gelegenheiten, welche die hohen Anschaffungskosten rechtfertigen. Daher dienen jene Maßnahmen der Strategie zur Lärminderung, welche dem Anwachsen des Motorisierungsgrades entgegen wirken können.

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 Immissionschutzrichtlinien 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-) Kapazitätslücken, insbesondere in Bezug auf die soziale Infrastruktur, ist anstelle der Weiterentwicklung peripherer Siedlungsbereiche zu forcieren.

## 9.4 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.

## 9.5 Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize

### 9.5.1 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement hat sich als neues Aktionsfeld der Verkehrs- und Raumplanung etabliert. Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz zur Steuerung des Verkehrsverhaltens im Bereich des Personenverkehrs (manchmal auch des Güterverkehrs). Das Mobilitätsmanagement fördert eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche (=nachhaltige) Mobilität, basiert vor allem auf Information, Kommunikation, Organisation und Koordination sowie auf Marketingmaßnahmen.

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ergänzen die klassische Verkehrsplanung (= Infrastruktur-, Angebots- und Ordnungsplanung) sowie das Verkehrsmanagement. Verglichen mit der klassischen Verkehrsplanung können mit den eingesetzten Mitteln höhere Wirkungen erzielt werden. Beim öffentlichen Verkehr können neue Fahrgäste

gewonnen werden, ohne Angebote mit hohem Mitteleinsatz zu verbessern. Voraussetzung ist allerdings ein attraktives ÖV-Angebot.

Mehrere erfolgreiche Pilotprojekte im betrieblichen Mobilitätsmanagement haben gezeigt, dass spürbare Verhaltensänderungen beim Arbeitspendelverkehr und bei der berufsbedingten Mobilität erreicht werden können (z. B. betriebliches Mobilitätsmanagement Tennengauer Betriebe usw.). Weiteres besteht ein eigenes Förderinstrumentarium des Umweltministeriums im Rahmen des Programms klima:aktiv.

Durch vertragliche Regelungen kann die Zahl der zu errichtenden Stellplätze und der zulässigen Kfz-Ausfahrten festgeschrieben werden.

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur stößt an die Grenzen der Akzeptanz durch die BürgerInnen und der Finanzierbarkeit. Dies gilt für das Straßennetz ebenso wie für Angebote im öffentlichen Verkehr. Maßnahmen des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements können mit geringerem Mitteleinsatz und konfliktarm eine Verbesserung der Verkehrssituation bewirken. Künftig sollen hierbei vor allem moderne Verkehrslösungen integriert werden. Durch Verringerung der Spitzenstundenlasten, verursacht durch den Berufsverkehr, kann der energieäquivalente Dauerschallpegel (über den gesamten Tag betrachtet) gesenkt werden. Ein nachhaltiges umweltbewusstes Mobilitätsmanagement hat zudem eine Signalwirkung gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern.

### 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 BaurägerInnen abgestimmter vorhabensbezogener Stellplatz- und Fahrtenmodelle, mit dem Ziel einer effizienten und auf die Umweltverträglichkeit abgestimmten Autonutzung.

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

Aufgrund des eigenen Wirkungsbereichs der Stadt Salzburg ist eine Zusammenarbeit mit anderen Behörden nicht erforderlich.

## 11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

Die Lärmkarte, der Teil-Aktionsplan sowie die das Thema Lärm umfassende Amtsberichte dienen als Planungsgrundlage für die Stadtentwicklung in Salzburg. Darüber hinaus gibt es Vorgaben im Bereich der Raumordnung und Bauordnung. Diese werden in der Raumplanung sowie der Bebauungsplanung der Stadt Salzburg (z.B. in Bezug auf mögliche Verkehrserzeugung) berücksichtigt.

In der Verkehrsplanung wird dem Umweltverbund (ÖPNV, Rad – und Fußgängern) die höchste Priorität eingeräumt. Hier wird der Kurs einer grundsätzlichen Priorisierung des ÖPNV nach wie vor weiter verfolgt.

## 12. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN

Zur Umsetzung des Teil 6B – Aktionsplanung Salzburg – Straßen Ballungsraum Salzburg sind bisher keine Finanzmittel budgetiert worden. Die genau Einschätzung bzw. Budgetierung der Finanzmittel erfolgt anlässlich der Beschlussfassung der einschlägigen Amtsberichte, welche die Umsetzung der gegenständlichen Maßnahmen des Teilaktionsplans zum Inhalt haben werden.

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

Die Evaluierung bzw. die Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen des Aktionsplans erfolgt Projektbezogen.

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

## 14. SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN

Eine Abschätzung der durch die Maßnahmen des Aktionsplans voraussichtlichen Reduktion der von Umgebungslärm belasteten Personen ist derzeit nicht möglich. Auch ist die Wirkung der angesprochenen Maßnahmen aufgrund der Komplexität erst durch eine Evaluierung der Einzelmaßnahmen zu einem späteren Zeitpunkt möglich. Dennoch wird eine Angabe der Anzahl der geschützten Personen im Rahmen der alle 5 Jahre wiederholenden Evaluierung angestrebt.



## 15. BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN

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

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

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

*„die Aktionspläne*

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

Laut dem Umweltschutz – und Umweltinformationsgesetz – UIG (§18) hat die Beurteilung der Erheblichkeit der Umweltauswirkung im Wege einer Umweltprüfung gemäß §5 des Salzburger Abfallwirtschaftsgesetzes 1998 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 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 Ziffer 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 festgelegt Schwellen überschreitet, ist keine UVP-Pflicht abzuleiten.

Lagebedingt sind erhebliche Beeinträchtigungen von Europaschutzgebieten sowie von Wild-Europa-Schutzgebieten nicht zu erwarten.

Weiteres legt §5 Abs. 3 S.AWG fest:

Planungen, für die nicht bereits eine Verpflichtung zur Umweltprüfung nach Abs. 2 besteht, sind nur dann einer Umweltprüfung zu unterziehen, 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 dieses Aktionsplanes angeführten Maßnahmen. Zukünftige Infrastrukturprojekte können erst nach Vorliegen von ausreichend konkreten Planungen einer entsprechenden Beurteilung unterzogen werden.

Maßnahmen der Raumordnung sind 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 Umwelterheblichkeit zu prüfen).

Für die im Punkt 11. angeführten langfristigen Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm können mangels Detaillierung zum heutigen Zeitpunkt keine Auswirkungen auf Umwelterheblichkeit 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 zu überarbeiten. Der endgültige Erheblichkeitsbericht ist unverzüglich zu veröffentlichen.

## 16. ZUSAMMENFASSUNG FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG

Angaben zu Lärmschutzprogrammen, die in der Vergangenheit durchgeführt oder noch vor der Erstellung der Aktionspläne begonnen wurden.

### 16.1 Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 6 Salzburg

Name des Lärmaktionsplans	Magistrat der Stadt Salzburg – Straßen außer A&S im Ballungsraum Salzburg
Gesamtkosten (in Euro)	nicht verfügbar
Beschlussdatum des Lärmaktionsplans	21.01.2019
Enddatum des Lärmaktionsplans	31.12.2023
Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung	nicht verfügbar
Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Lärmaktionsplans	Lden: 60 dB; Lnight: 50 dB
Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf)	Es treten Überschreitung der Schwellenwerte an diversen Abschnitten auf
Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans	Stellungnahmen zum Aktionsplan werden in der endgültigen Fassung gewürdigt

Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz ruhiger Gebiete, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten	Schaffung von Anreizen für den Wechsel vom motorisierten Individualverkehr auf öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Fahrrad bzw. Fußwege
Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans	Überprüfung anhand der neuen Lärmkartierung 2022ff.
Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen	<a href="http://www.laerminfo.at/">http://www.laerminfo.at/</a>

**Lärm**info.at  
 Lärmschutz für  
Österreich



Dieses Dokument wurde amtssigniert.  
Informationen zur Prüfung der elektronischen  
Signatur und des Ausdrucks finden Sie unter:  
<https://www.stadt-salzburg.at/amtssignatur>