
UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2008

TEIL B3

Aktionsplanung Kärnten



Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 7 – Wirtschaftsrecht und Infrastruktur

23.09.2009

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 der Teile A1 und A2 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

0.	EINLEITUNG	6
1.	PLANUNGSGEBIET	7
2.	FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE	7
3.	GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN	8
4.	ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN	9
4.1	Strategische Lärmkarten	9
4.2	Datengrundlage Aktionsplanung	10
5.	ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND	10
6.	ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN	10
6.1	Stadtgemeinde Klagenfurt am Wörthersee	10
6.2	Stadtgemeinde Villach.....	11
6.3	Stadtgemeinde Spittal an der Drau	13
6.4	Stadtgemeinde Wolfsberg.....	14
6.5	Gemeinde Ebenthal.....	15
6.6	Gemeinde Köttmannsdorf	15
7.	DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	16
8.	BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG	17
8.1	Stadtgemeinde Klagenfurt am Wörthersee	17
8.2	Stadtgemeinde Villach.....	19
8.3	Stadtgemeinde Spittal an der Drau	19
8.4	Stadtgemeinde Wolfsberg.....	19
8.5	Gemeinde Ebenthal.....	20
8.6	Gemeinde Köttmannsdorf	20
9.	MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG	20

9.1	Stadtgemeinde Klagenfurt am Wörthersee	22
9.1.1	B70-Packer Straße von km 144,5 bis km 148,00 (Abschnitt 1.1)	22
9.1.2	B70-Packer Straße von km 148,00 bis km 150,05 (Abschnitt 1.2)	24
9.1.3	B70d-Harbacher Straße von km 0,00 bis km 6,05 (Abschnitt 1.3)	25
9.1.4	B70d-Harbacher Straße von km 9,30 bis km 9,70 (Abschnitt 1.4)	28
9.1.5	B70c-Packer Straße-Abzweigung Klagenfurt km 3,30 bis km 4,70 (Abschnitt 1.5).....	29
9.1.6	B83-Kärntnerstraße von km 301,30 bis km 302,50 (Abschnitt 1.6)	31
9.1.7	B83-Kärntner Straße von km 302,50 bis km 310,00 (Abschnitt 1.7)	32
9.1.8	B91-Loiblpass Straße von km 0,00 bis km 1,70 (Abschnitt 1.8)	34
9.1.9	B91-Loiblpass Straße von km 2,10 bis km 4,85 (Abschnitt 1.9)	36
9.1.10	B92-Görtschitztal Straße von km 62,5 bis km 63,15 (Abschnitt 1.10)	39
9.2	Stadtgemeinde Villach	39
9.2.1	B83-Kärntnerstraße-Ossiacher Zeile von km 343,40 bis km 347,50 (Abschnitt 2.1).....	40
9.2.2	B84-Faakerseestraße von km 0,00 bis km 2,00 (Abschnitt 2.2).....	43
9.2.3	B84-Faakerseestraße von km 2,00 bis km 2,90 (Abschnitt 2.3).....	45
9.2.4	Genottealle – Steinwenderstraße (Abschnitt 2.4)	47
9.3	Stadtgemeinde Spittal an der Drau	48
9.4	Stadtgemeinde Wolfsberg	50
9.5	Gemeinde Ebenthal	52
9.6	Gemeinde Köttmannsdorf	54
10.	ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN	55
11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM	56
12.	VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN	57
13.	GEPLANTE BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES (TEIL-) AKTIONSPLANS	57
14.	SCHÄTZUNG DER DURCH DIE JEWEILS KONKRET VORGESEHENEN MASSNAHMEN VORAUSSICHTLICH ERZIELTE REDUKTION DER ANZAHL DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN	58
15.	BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN	59
16.	KURZE ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPLANS	59

VORWORT

Lärmschutz ist Menschenschutz

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

Ruhe ist eine wichtige Voraussetzung für Wohlbefinden, für Gesundheit und für Nachdenklichkeit sowie Kreativität. Ruhe ist leider allzu oft ein seltenes Gut geworden.

Umso wichtiger ist es, das Bewusstsein zu entwickeln, dass jeder dazu beiträgt, Lärm zu mindern bzw. zu verhindern.

Der „Umgebungslärm – Aktionsplan“ will, aufbauend auf den ausgearbeiteten „Strategischen Lärmkarten“, verschiedene Maßnahmen setzen, um einerseits der Lärmerzeugung vorzubeugen und andererseits wirksamen Lärmschutz zu ermöglichen und umzusetzen.

In Kärnten wird der Lärmschutz für belastete Anrainer von Straße, Schiene, Flughafen und Industrieanlagen sehr ernst genommen. Das bezeugen viele, bereits umgesetzte Maßnahmen. Beispielhaft mögen die vielen, neu errichteten Lärmschutzanlagen entlang der höchstrangigen Straßen im Bundesland genannt werden.

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

Als Landeshauptmann begrüße ich alle konkreten Maßnahmen, die wirksam dazu beitragen, das Lärmproblem zu beseitigen oder zu mildern – im Interesse der Menschen und ihrer Gesundheit.

Mit besten Grüßen
Landeshauptmann
Gerhard Dörfler

0. EINLEITUNG

Ziel des Umgebungslärm-Aktionsplans ist es, schädliche Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken.

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

Die Aktionspläne der Bundesländer haben neben der Darstellung der eigentlichen Maßnahmen vor allem die Aufgabe, das Bewusstsein für die Problematik des Verkehrslärms zu schärfen. Wenn auch kurzfristig objekt- und straßenseitige Maßnahmen sich im Aktionsplan finden, langfristig wird dem Aktionsplan Lärm in der Raumplanung und Verkehrsplanung entsprechende Bedeutung zukommen müssen. Ebenso müssen verkehrspolitische Entscheidungen die langfristigen Maßnahmen des Aktionsplans berücksichtigen. Schlussendlich muss es das Ziel sein, die Bekämpfung des Lärms an der Quelle zu forcieren. So liegt zum Beispiel in der Reduktion des Rollgeräusches im Straßenverkehr ein großes, aber derzeit noch wenig ausgenütztes Potential zur Verbesserung der Lärmsituation.

Entsprechend der Richtlinie für Umgebungslärm werden die Aktionspläne derzeit für jeden Verkehrsträger getrennt erstellt. Langfristig sollte es das Ziel sein, neben den Einzelwirkungen die Gesamtauswirkung bezüglich Lärm darzustellen und so zu verkehrsmittelübergreifenden Maßnahmen zu kommen. Damit werden aber auch die Wechselwirkungen und Gesamtwirkungen von Verkehrsverlagerungen zwischen den Verkehrsträgern aufzuzeigen sein (z.B. Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene verlagert die Lärmproblematik oft in den Zeitraum Nacht wenn für den Schienenlärm keine Maßnahmen getroffen werden)

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.

Der Teil-Aktionsplan liefert die Grundlage für weitere Detailplanungen.

Durch den Teil-Aktionsplan werden keine subjektiv-öffentlichen Rechte oder privatrechtlichen Ansprüche begründet.

1. PLANUNGSGEBIET

Der Untersuchungsraum bezieht sich auf das Land Kärnten, im Speziellen auf die in den Untersuchungen ausgewiesenen Gebiete:

Stadtgemeinde Klagenfurt am Wörthersee

- Abschnitt 1.1 B70 Packer Straße km 144,50 bis km 148,00
- Abschnitt 1.2 B70 Packer Straße km 148,00 bis km 150,05
- Abschnitt 1.3 B70d Harbacher Straße km 0,00 bis km 6,05
- Abschnitt 1.4 B70d Harbacher Straße km 9,30 bis km 9,70
- Abschnitt 1.5 B70c Packer Straße, Abzw. Klagenfurt km 3,30 bis km 4,70
- Abschnitt 1.6 B83 Kärntner Straße km 301,30 bis 302,50
- Abschnitt 1.7 B83 Kärntner Straße km 302,50 bis 310,00
- Abschnitt 1.8 B91 Loiblpass Straße km 0,00 bis km 1,70
- Abschnitt 1.9 B91 Loiblpass Straße km 2,10 bis km 4,85
- Abschnitt 1.10 B92 Görtschitztal Straße km 62,5 bis km 63,15

Stadtgemeinde Villach

- Abschnitt 2.1 B83 Kärntner Straße km 343,40 bis 347,50
- Abschnitt 2.2 B84 Faakersee Straße km 0,00 bis 2,00
- Abschnitt 2.3 B84 Faakersee Straße km 2,00 bis 2,90
- Abschnitt 2.4 Gemeindestraßen Genotte-Allee, Steinwender Straße

Stadtgemeinde Spittal an der Drau

- Abschnitt 3.1 B100 Drautal Straße km 32,85 bis km 35,68

Stadtgemeinde Wolfsberg

- Abschnitt 4.1 B70 Packer Straße km 89,95 bis km 93,78

Gemeinde Ebenthal

- Abschnitt 5.1 B70 Packer Straße km 142,80 bis km 144,50

Gemeinde Köttmannsdorf

- Abschnitt 6.1 B91 Loiblpass Straße km 4,85 bis km 5,10

2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

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

Die operative Ausführung liegt bei:

Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 7 - Wirtschaftsrecht und Infrastruktur
Mießtaler Straße 1
9021 Klagenfurt am Wörther See
post.abt7@ktn.gv.at

Für die Gemeindestraßen in Zusammenarbeit mit
Magistrat der Stadt Villach
Geschäftsgruppe 2 - Bau
Rathausplatz 1
9500 Villach

3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

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

Tab. 3-1: Schwellenwerte für die Aktionsplanung

	Tag-Abend-Nacht- Lärmindex L_{den}	Nacht-Lärmindex L_{night}
Straßenverkehrslärm	60 dB	50 dB

Die gesetzlichen Grundlagen für die Durchführung der Lärmaktionsplanung sind:

- Richtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002: Bewertung und Bekämpfung von Umgebungsärm
- Bundes-Umgebungsärmenschutzgesetz – (BGBl. I 60/2005 vom 4. Juli 2005)
- Bundes-Umgebungsärmenschutzverordnung (BGBl. II 144/2006)
- Kärntner Straßengesetz (LGBl. Nr. 87/2005)
- Kärntner Gemeindeplanungsgesetz (LGBl. Nr. 88/2005)
- Kärntner Umweltplanungsgesetz (LGBl. Nr. 89/2005)
- Kärntner Umgebungsärmverordnung K-ULV, LGBL Nr. 76/2006 vom 19.12.2006, 7-AL-GVV-321/8/2006
- Kärntner IPPC-Anlagengesetz (LGBl. Nr. 13/2006)
- RiLL Richtlinie für Lärmenschutz an Landesstraßen in Kärnten

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

4.1 STRATEGISCHE LÄRMKARTEN

Projekte zur Erstellung der strategischen Lärmkarten:

- Pabinger&Partner: EU-Lärmkataster für Landesstraßen in Klagenfurt vom 7.11.2006
- Poltnigg&Klammer: EU-Lärmkataster für Landesstraßen in Klagenfurt/Ebenthal vom 5.10.2007
- IBK Ingenieurbüro Kronawetter: Strategische Lärmkarten Stadt Villach vom 28.9.2007
- DI Arnulf Ibler: EU-Lärmkataster Bundesstraßen Klagenfurt vom 8.10.2007
- IBK Ingenieurbüro Kronawetter: EU-Lärmkataster Landesstraßen Villach vom 28.9.2007
- Strohl Engineering GmbH: EU-Umgebungslärmkataster B70 – Wolfsberg vom Oktober 2007

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten wurden in den angeführten Projekten grundsätzlich folgende Daten verwendet:

- Verkehrszahlen vom Amt der Kärntner Landesregierung, Stand Mai 2007
- Metadaten zu Gebäude- und Wohnungsregister (GWR), Stand März 2007
- Metadaten zu Zentrale Melderegister (ZMR), Stand 2007
- Meldedaten vom Meldeamt der Stadt Villach, Stand März 2007
- Meldedaten der Gemeinde Köttmannsdorf, Stand Oktober 2007

Von den Projektanten wurden zusätzlich jeweils erforderliche Erhebungen vor Ort durchgeführt.

Bei den Verkehrsdaten wurden lokale Verkehrsplanungen, Verkehrskonzepte und Ergebnisse von Verkehrserhebungen mit verwendet. Die Bearbeitung der Verkehrsdaten (Ermittlung der maßgeblichen Verkehrszahlen für die Beurteilungszeiträume Tag, Abend, Nacht und der jeweiligen Anteile des Schwerverkehrs) erfolgte entsprechend dem zum Zeitpunkt der Bearbeitung aktuellen Stand der RVS 04.02.11 vom März 2006.

Für die schalltechnischen Berechnungen kamen folgende Produkte zum Einsatz:

- Soundplan Version 6.3
- Soundplan Version 6.4
- IMMI, Version 6.1
- CadnaA 3.7

Mit 1.4.2008 wurde die RVS 04.02.11 bezüglich der Emissionskennwerte aktualisiert. Die Berechnungsprogramme wurden entsprechend angepasst. Je nach Verkehrsbelastung, Geschwindigkeit und Fahrbahnbelag können sich in der neuen Version geänderte Emissionen und damit geänderte Immissionen ergeben.

4.2 DATENGRUNDLAGE AKTIONSPLANUNG

Die von den Bearbeitern der strategischen Lärmkarten zur Verfügung gestellten Daten bildeten die Grundlage für die Aktionsplanung. Zusätzlich wurden vom Bearbeiter der Aktionsplanung noch ergänzende Erhebungen (Fotodokumentation, Gebäudeaufnahmen, Erfassung bestehender Lärmschutzmaßnahmen) durchgeführt.

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

Die Angabe der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind, können dem Teil A2 des Aktionsplans entnommen werden. Die Werte sind dort für den Ballungsraum Wien und außerhalb des Ballungsraumes Wien getrennt nach Bundesländern angegeben. Bei der Angabe der Personen, Wohnungen etc. je Auswertungsgebiet erfolgt keine Unterscheidung nach zuständigen Behörden.

6. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

6.1 STADTGEMEINDE KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

Im Bereich Klagenfurt bilden die B70, die B70c, die B70d, die B83, die B91 und die B92 den Untersuchungsgegenstand. Durch den großen Umfang des Untersuchungsgebietes und durch die leicht differierende Bereitstellung der Grundlagen der einzelnen Bearbeiter der strategischen Lärmkarten hat sich die Einteilung in 10 Untersuchungsabschnitte als zweckmäßig erwiesen.

Die B70 ist in zwei Untersuchungsabschnitte geteilt, der erste Abschnitt erstreckt von km 144,5 bis km 148,00 und der zweite von km 148,00 bis km 150,05. Die bestehende Teilung wurde aufgrund der Bearbeitung durch zwei verschiedene Büros beibehalten.

An der B70d wurden zwei getrennte Abschnitte untersucht. Der erste Abschnitt erstreckt sich von km 0,0 bis km 6,05. Der zweite Untersuchungsabschnitt der B70d reicht von km 9,30 bis zum Ende bei km 9,70.

Der erste Untersuchungsabschnitt der B83 reicht von km 301,30 bis 302,50 im Norden von Klagenfurt. Der zweite Abschnitt beginnt bei km 302,50 und reicht bis km 310,0 in Klagenfurt-West.

Die B91 ist ebenso in zwei Untersuchungsabschnitte geteilt, dieser Umstand ist durch die Abgrenzung bei der Erstellung der strategischen Lärmkarten gegeben. Beim Knoten der B91 mit der B70d wurde die Untersuchung der B91 im Bereich von km 1,70 bis km 2,10 unterbrochen und nur die Untersuchung der B70d wurde fortgeführt. Die Untersuchung an der B91 wurde von km 2,10 bis km 4,85 fortgeführt.

Die restlichen oben genannten Straßen sind nicht weiter in Abschnitte unterteilt.

Allen Abschnitten im Bereich der Stadt Klagenfurt mit Ausnahme von Abschnitt 1.6 und 1.10 ist gemeinsam, dass sie die für den urbanen Bereich typisch hohe Bebauungsdichte aufweisen. Entlang der untersuchten Abschnitte wurden großteils Überschreitungen der Immissions-Schwellenwerte festgestellt. Die Möglichkeiten des akti-

von Lärmschutzes sind aufgrund des größtenteils fehlenden Freiraumes an den untersuchten Straßen sehr eingeschränkt.



Abbildung 6.1 Übersicht über das Untersuchungsgebietes Klagenfurt

6.2 STADTGEMEINDE VILLACH

Das Untersuchungsgebiet für die B83 – Kärntner Straße beginnt beim Knoten mit der B94. Bis zur Unterführung der Eisenbahnlinie Villach – Klagenfurt der ÖBB befindet sich beidseitig eine dichte Wohnbebauung mit großteils Einfamilienhäusern. Zum Teil sind in diesem Abschnitt bereits Lärmschutzwände errichtet, die eine Pegelminde- rung vor allem für die straßennahen Wohnobjekte bewirken. Trotzdem werden im Zeitraum Nacht die Immissionsschwellenwerte überschritten.

Ab der ÖBB-Unterführung wechselt sich intensive Wohnnutzung (größtenteils Geschoß- bauten) mit Gewerbenutzung ab. Die Wohnobjekte liegen nahe der Straße, an den straßenseitigen Fassaden werden Schallimmissionen über den Schwellenwerten im Zeitraum Nacht erreicht.

Im Bereich des Landeskrankenhauses Villach ist auf einem kurzen Abschnitt ein rund 3m hoher Erdwall geschüttet. Anschließend gibt es wieder abwechselnd Wohn- und Gewerbenutzung an der Bundesstraße. Die Wohnungen liegen großteils in Ge- schoßbauten. Etwa bei km 346,40 schließt das Gelände der Höheren Bundes Lehr- und Versuchsanstalt direkt an die Bundesstraße an. Bis zum Ende des Untersu- chungsabschnittes bei km 347,50 (Knoten mit der B86) wechseln wieder Wohnnut-

zung (in Geschößbauten) und Gewerbenutzung ab. An den untersuchten Abschnitten werden großteils die ImmissionsSchwellenwerte für den Zeitraum Nacht überschritten.

Das Untersuchungsgebiet an der B84 – Faakersee Straße beginnt beim Knoten mit der B83. Auf dem ersten Kilometer des Untersuchungsabschnittes gibt es intensive Wohnnutzung mit großen Geschößbauten (teilweise Blockbebauung) und Einfamilienhäusern. Durch die teilweise Blockbebauung ergeben sich ruhige Bereiche in den Innenhöfen. Etwa ab km 1,0 hat sich eine teilweise offene Bebauung mit Gewerbenutzung entwickelt. An diesen Abschnitten werden die ImmissionsSchwellenwerte teilweise überschritten.

Von km 2,0 bis km 2,9 im Nahbereich der Anschlussstelle an die A2 Südautobahn sind hauptsächlich Einfamilienhäuser in offener Bauweise über den ImmissionsSchwellenwert belastet.

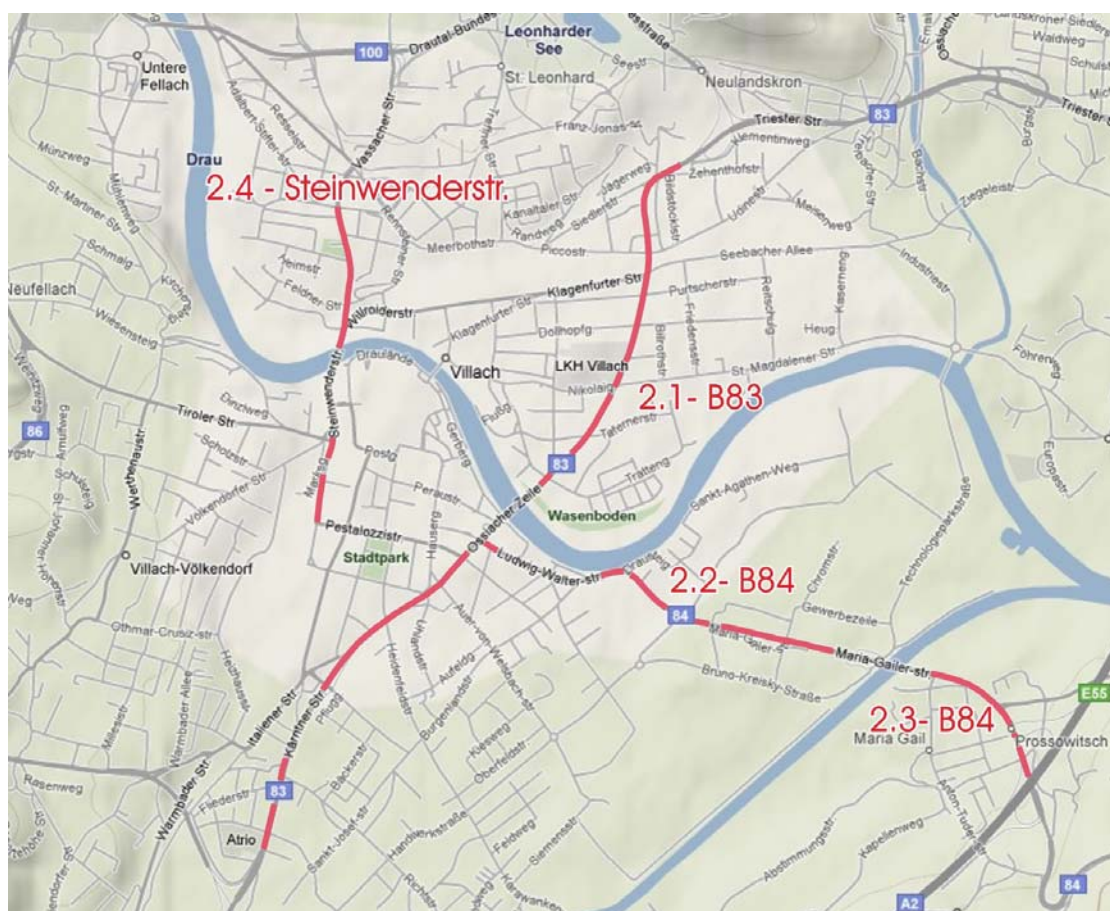


Abbildung 6.2 Übersicht über das Untersuchungsgebiet: Villach

Das Untersuchungsgebiet für den Straßenzug Genottealle und Steinwenderstraße beginnt bei der Kreuzung der Genottealle mit der August von Jakschstraße und reicht mit einer Gesamtlänge von rund 1,5 km bis zur Kreuzung der Steinwenderstraße mit der Pestalozzistraße. Am Beginn des Untersuchungsabschnittes grenzt das Gebiet des Kindergartens, der Volks- und Hauptschule sowie der Handelsakademie und Handelsschule unmittelbar an die Genottealle. Im Bereich der Handelsschule ist ein kurzer Erdwall geschüttet, der schalltechnisch nur geringe Wirkung aufweist. Sowohl an den Wohngebieten als auch an den Nutzungen für Schule und Kindergarten werden die ImmissionsSchwellenwerte teilweise überschritten.

6.3 STADTGEMEINDE SPITTAL AN DER DRAU

In der Stadtgemeinde Spittal an der Drau bildet die B100 Drautalstraße den Untersuchungsgegenstand. Der Abschnitt beginnt bei km 32,50 und endet an der Kreuzung der Bahnhofstraße und der B100 bei km 35,65 im Stadtzentrum. Die maximalen Pegel in der Nacht liegen bei bis zu 65 dB. Der DTV beträgt im Durchschnitt 16.535 Kfz/24h mit einem Schwerververkehrsanteil von etwa 3,5%. Die B100 erstreckt sich anfangs durch gering bebaute Gebiete, welche eher gewerblich genutzt werden, bei km 33,50 wird die Bebauungsdichte allmählich höher und die Nutzungen entsprechen dem Zentrumsbereich der Stadt.



Abbildung 6.3 Übersicht über das Untersuchungsgebiet Spittal an der Drau

6.4 STADTGEMEINDE WOLFSBERG

Gegenstand des Untersuchungsraumes ist die B70 Packer Straße im Stadtgebiet Wolfsberg. Der Untersuchungsanfang beginnt im Norden beim Knoten der B70 mit dem Autobahnzubringer Nord und endet im Süden beim Knoten der B70 mit der B70a. Der untersuchte Bereich umfasst einerseits Bebauung mit gemischter Nutzung (Gewerbe und Wohnen) im Zentrum mit teilweise geschlossener Bebauung. Die Randbereiche des Untersuchungsabschnittes weisen eine lockere Bebauung auf. Durch die Verkehrsbelastungen auf der B70 werden vor allem im Zeitraum Nacht die Immissionsschwellenwerte für Wohnnutzung überschritten.

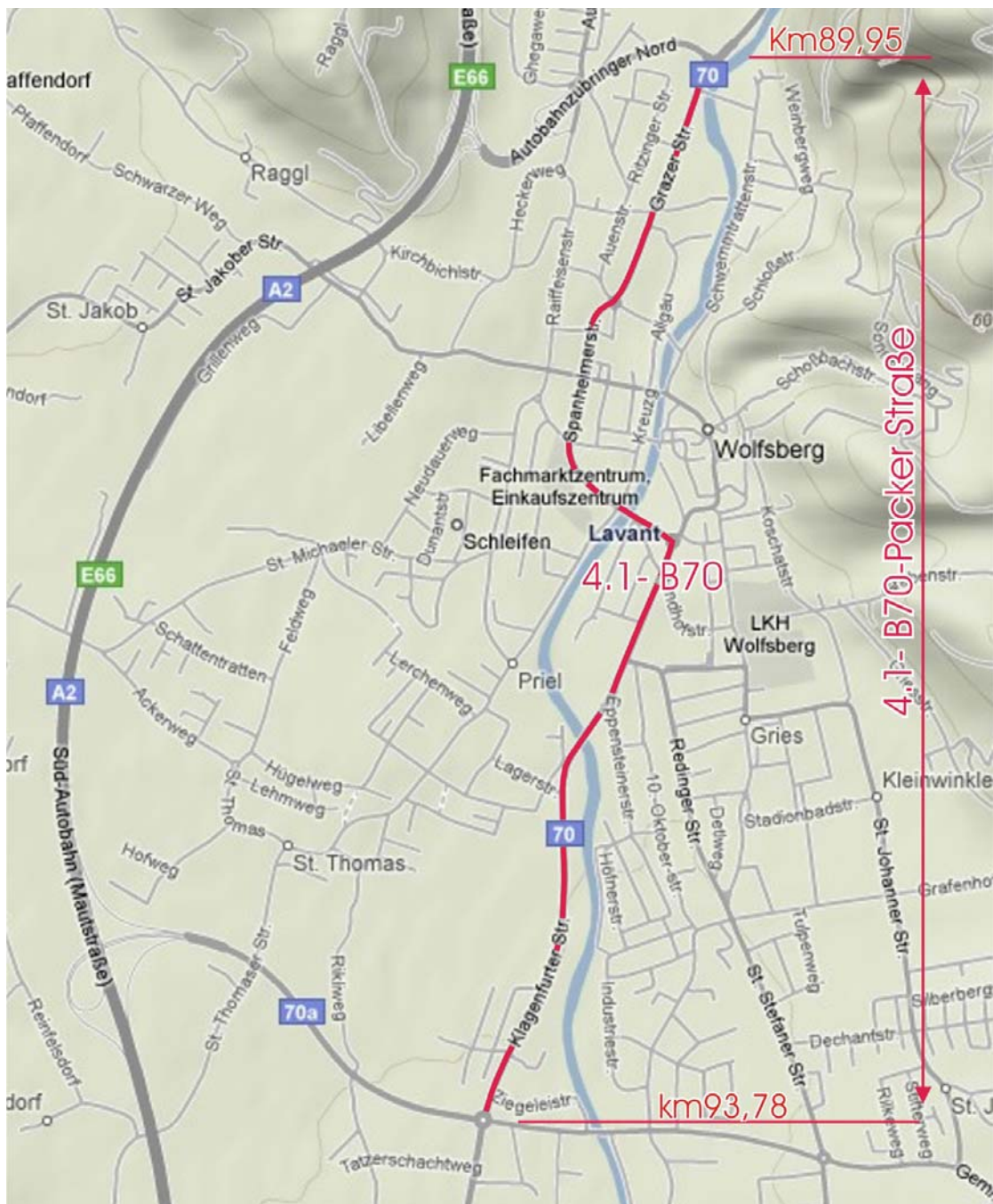


Abbildung 6.4 Übersicht über das Untersuchungsgebiet Wolfsberg

6.5 GEMEINDE EBENTHAL

Das Untersuchungsgebiet der B70 Packer Straße erstreckt sich von km 142,80 bis km 144,50 durch die Gemeinde Ebenthal, die Bebauung besteht hauptsächlich aus Einfamilienhäusern. Der Siedlungsbereich ist durch eine 3m hohe Lärmschutzwand, die auf einem Wall errichtet wurde geschützt, trotzdem werden die Immissionsschwellenwerte überschritten.

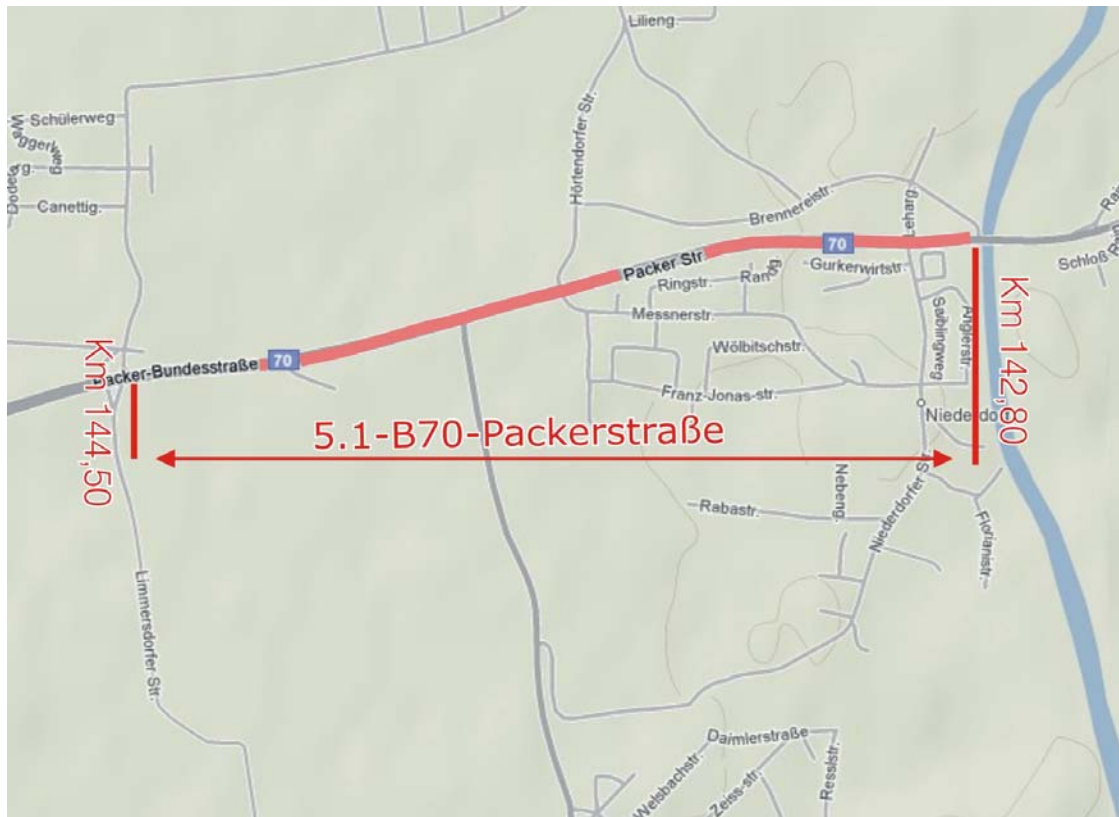


Abbildung 6.5 Übersicht über das Untersuchungsgebiet Ebenthal

6.6 GEMEINDE KÖTTMANNSDORF

Das Untersuchungsgebiet an der B91 Loiblpass Straße erstreckt sich von der Stadtgrenze Klagenfurt etwa 250m in die Gemeinde Köttmannsdorf, die Bebauung in dem Gebiet besteht hauptsächlich aus Einfamilienhäusern. Einige der Wohnobjekte sind durch bestehende Lärmschutzwände abgeschirmt und erfahren so eine Minderung der Lärmimmissionen. Für einige Wohnobjekte wurden Überschreitungen der Immissionsschwellenwerte im Zeitraum Nacht festgestellt.

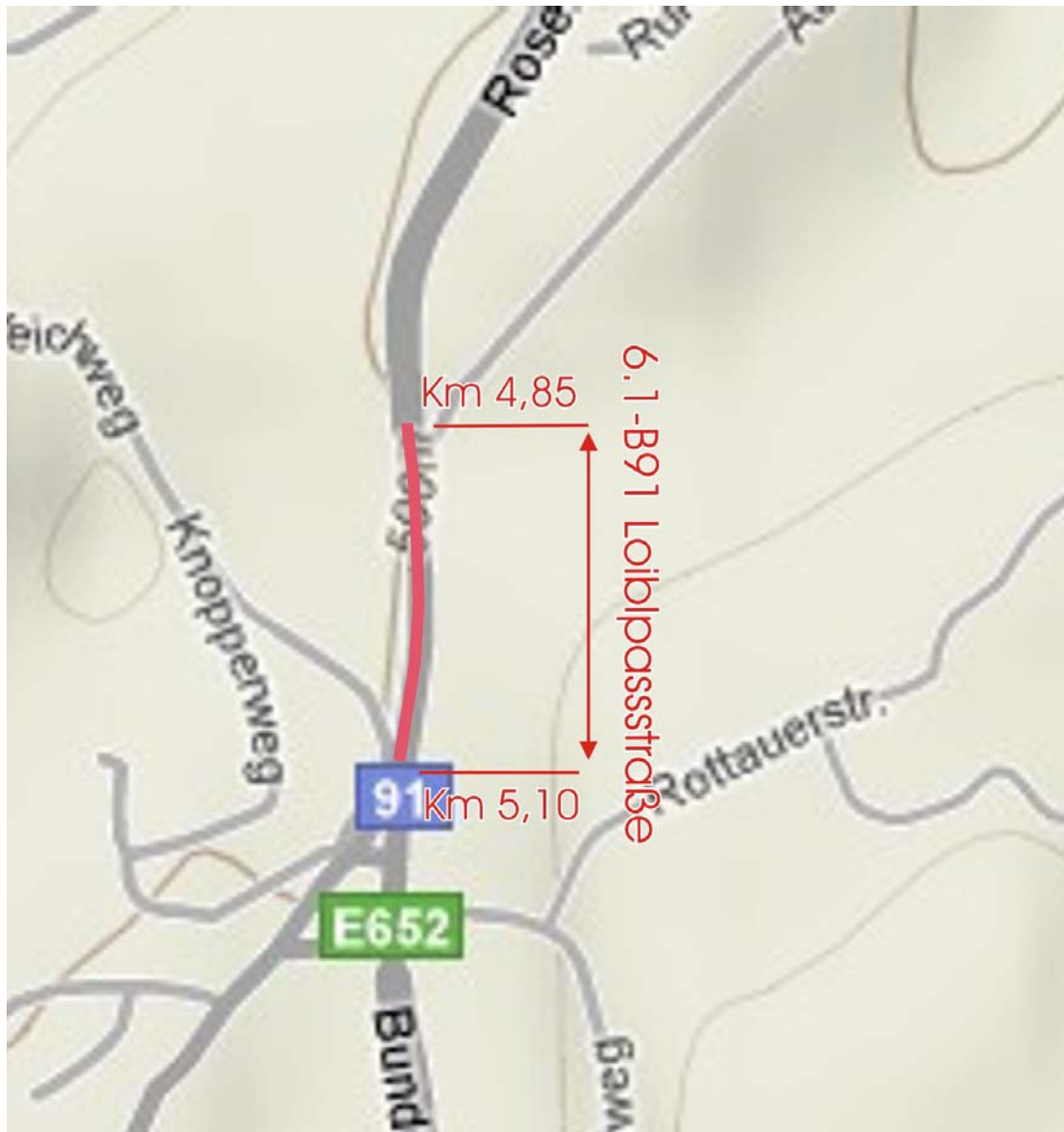


Abbildung 6.6 Übersicht über das Untersuchungsgebiet Köttnansdorf

7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Die Öffentlichkeit wurde in die Aktionsplanung Kärnten entsprechend dem Kärntner Umweltplanungsgesetz (insbesondere §8 und §10) eingebunden (entsprechend den Angaben im Kärntner Straßengesetz §62f). Darin ist vorgesehen, dass ein Entwurf zur Aktionsplanung innerhalb der Frist von 4 Wochen während der Amtsstunden zur öffentlichen Einsichtnahme aufliegt und dass innerhalb der Frist jedermann, der ein Interesse glaubhaft macht, zum Entwurf Stellung nehmen kann.

Der Entwurf war unter folgender Adresse einzusehen:

Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 7 - Wirtschaftsrecht und Infrastruktur
Mießtaler Straße 1
9021 Klagenfurt am Wörther See

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

Der Beginn und das Ende der Auflagefrist von 4 Wochen wurde in der Kärntner Landeszeitung am 09.07.2009 veröffentlicht: 13.07.2009 bis zum 09.08.2009.

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

Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 7 - Wirtschaftsrecht und Infrastruktur
Mießtaler Straße 1
9021 Klagenfurt am Wörther See

e-mail – Adresse: post.abt7@ktn.gv.at
Fax: 050/536-30740

Abgegebene Stellungnahmen wurden entsprechend §10 des Kärntner Umweltplanungsgesetzes behandelt:

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

8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

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

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

8.1 STADTGEMEINDE KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

Abschnitt 1.1 B70 Packer Straße km 144,50 bis km 148,00

Eine bestehende Lärmschutzwand bei km 145,00 schützt den nahe gelegenen Siedlungsbereich gut, es gibt dort keinen Verbesserungsbedarf. Durch die zersiedelte Bebauung in den Bereichen vor km 145,00 stellt sich dort die Errichtung neuer Lärmschutzwände aus wirtschaftlicher Sicht als schwierig dar. An der B70 Packer Straße wurden im Untersuchungsabschnitt von Niederdorf bis zum Knoten mit dem Südring bisher 19 Wohnsitze mit 125 Fenstern und Türen (davon 19 mit Lüftern) und einer Fördersumme von € 83.670,- gefördert.

Vom Knoten mit dem Südring bis zum Völkermarkterring wurden bisher 217 Wohnsitze mit 839 Fenstern und Türen (davon 86 mit Lüftern) und einer gesamten Fördersumme von € 337.477,- gefördert.

Abschnitt 1.2 B70 Packer Straße km 148,00 bis km 150,05

In diesem Untersuchungsabschnitt sind bisher keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen ausgeführt.

Abschnitt 1.3 B70d Harbacher Straße km 0,00 bis km 6,05

In diesem Untersuchungsabschnitt wurden auf einzelnen Teilabschnitten bereits straßenseitige Lärmschutzmaßnahmen ausgeführt.

Auf dem Abschnitt vom Knoten mit der B70 bis zum Knoten mit der Waidmannsdorfer Straße wurden bisher 34 Wohnsitze mit 112 Fenstern und Türen (davon 27 mit Lüftern) und einer gesamten Fördersumme von € 94.100.- gefördert.

Abschnitt 1.4 B70d Harbacher Straße km 9,30 bis km 9,70

In diesem Abschnitt wurden noch keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen ausgeführt.

Abschnitt 1.5 B70c Packer Straße, Abzw. Klagenfurt km 3,30 bis km 4,70

Auf diesem Abschnitt mit einer Länge von 1,40 km sind bereits beidseitig Lärmschutzwände mit einer Höhe von 2,5m angeordnet.

Abschnitt 1.6 B83 Kärntner Straße km 301,30 bis 302,50

In diesem Abschnitt sind bisher keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen ausgeführt.

Von der Abzweigung Lendorf bis zum Knoten mit der L77 bei Minimundus wurden bisher 92 Wohnsitze mit 475 Fenstern und Türen (davon 85 mit Lüftern) und einer gesamten Fördersumme von € 215.667.- gefördert.

Abschnitt 1.7 B83 Kärntner Straße km 302,50 bis 310,00

In diesem Abschnitt sind bereits straßenseitige Lärmschutzmaßnahmen (Wälle und Wände) entlang der B83 vorhanden.

Abschnitt 1.8 B91 Loiblpass Straße km 0,00 bis km 1,70

In diesem Abschnitt sind bisher keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen ausgeführt.

Vom Knoten mit der Villacher Straße bei km 0,00 bis zur Abzweigung der L99 bei km 5.10 wurden bisher 216 Wohnsitze mit 735 Fenstern und Türen (davon 90 mit Lüftern) und einer gesamten Fördersumme von € 399.515.- gefördert.

Diese Summe umfasst die Abschnitte 1.8, 1.9 in Klagenfurt sowie 6.1 in Köttmannsdorf, eine detaillierte Aufstellung nach Abschnitten ist nicht vorhanden.

Abschnitt 1.9 B91 Loiblpass Straße km 2,10 bis km 4,85

An der B91-Loiblpass Straße sind im Abschnitt 1.9 Einfamilienhäuser bereits durch Lärmschutzwände geschützt.

Die Förderung von objektseitigen Maßnahmen auf diesem Abschnitt ist in der Aufstellung für Abschnitt 1.9 enthalten.

Abschnitt 1.10 B92 Görtschitztal Straße km 62,5 bis km 63,15

In diesem Abschnitt sind bisher keine straßenseitigen und objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen ausgeführt.

8.2 STADTGEMEINDE VILLACH

In der Stadtgemeinde Villach bestehen bereits folgende Lärmschutzmaßnahmen:

Abschnitt 2.1 B83 Kärntner Straße km 343,40 bis 347,50

Vom Abschnittsbeginn bis zur Unterführung der ÖBB sind teilweise bereits Lärmschutzwände mit einer Höhe von 3 bis 4m ausgeführt.

Im Bereich des LKH ist auf eine Länge von rund 200m ein 4 bis 5m hoher Lärmschutzdamm geschüttet.

An der B83 Kärntner Straße wurden im Untersuchungsabschnitt vom Knoten mit der B94 bis zum Knoten mit der B86 bisher 216 Wohnsitze mit 879 Fenstern und Türen (davon 101 mit Lüftern) und einer gesamten Fördersumme von € 249.000.- gefördert.

Abschnitt 2.2 B84 Faakersee Straße km 0,00 bis 2,00

In diesem Abschnitt sind bisher keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen ausgeführt. Es wurden bisher 40 Wohnsitze mit 131 Fenstern und Türen (davon 17 mit Lüftern) und einer gesamte Fördersumme von € 77.400.- gefördert.

Abschnitt 2.3 B84 Faakersee Straße km 2,00 bis 2,90

In diesem Untersuchungsabschnitt sind im Nahbereich der Autobahnanschlussstelle an die A2 bereits Lärmschutzwände ausgeführt.

Es wurde bisher 1 Wohnsitze mit 6 Fenstern und Türen jeweils ohne Lüfter und einer gesamte Fördersumme von € 2.651.- gefördert

Abschnitt 2.4 Gemeinestraßen Genotte-Allee, Steinwender Straße

In der Genotte-Allee ist ein kurzer Lärmschutzdamm zur Handelsschule Villach mit einer Länge von 50m und einer Höhe von rund 3,0m geschüttet.

8.3 STADTGEMEINDE SPITTAL AN DER DRAU

Abschnitt 3.1 B100 Drautal Straße km 32,85 bis km 35,68

Es sind bisher keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen im Untersuchungsabschnitt ausgeführt.

Es wurden bisher 27 Hauptwohnsitze mit 191 Fenstern bzw. Türen (davon 7 mit Lüftern) gefördert. Die gesamte Fördersumme beträgt bisher 89.357.- €

8.4 STADTGEMEINDE WOLFSBERG

Abschnitt 4.1 B70 Packer Straße km 89,95 bis km 93,78

Im Untersuchungsabschnitt wurden bisher keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.

An der B70 Packer Straße wurden im Untersuchungsabschnitt vom Knoten mit der B70b Wolfsberg Nord bis zum Knoten mit der B70a Wolfsberg Süd

bisher 27 Wohnsitze mit 98 Fenstern und Türen (davon 23 mit Lüftern) und einer gesamten Fördersumme von € 52.618.- gefördert.

8.5 GEMEINDE EBENTHAL

Abschnitt 5.1 B70 Packer Straße km 142,80 bis km 144,50

Um Untersuchungsabschnitt besteht eine Lärmschutzwand, die auf einen Lärmschutzdamm aufgesetzt ist, die Höhe beträgt insgesamt rund 3,0m über Straßenniveau

8.6 GEMEINDE KÖTTMANNSDORF

Abschnitt 6.1 B91 Loiblpass Straße km 4,85 bis km 5,10

Im Untersuchungsabschnitt sind einzelne Wohnhäuser bereits durch eine Lärmschutzwand abgeschirmt.

Die Förderung von objektseitigen Maßnahmen auf diesem Abschnitt ist in der Aufstellung für Abschnitt 1.9 enthalten.

9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG

Für die Untersuchungen wurden zur Ermittlung der Erfordernis von Maßnahmen im Rahmen der Aktionsplanung der L_{night} und die Anzahl der betroffenen Personen, die mit Hauptwohnsitz gemeldet sind, herangezogen. Unter einem Hauptwohnsitz (HWS) wird daher im Rahmen der Aktionsplanung eine „Person“, gemeldet mit Hauptwohnsitz“ verstanden.

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

Bei der Kostenschätzung wurde angenommen, dass auf einen Hauptwohnsitz durchschnittlich 3 LSF kommen. Bei einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,5 Personen (Wohnsitzen) pro Förderantrag stimmt dies mit den Erfahrungswerten aus den bisherigen Förderungen sehr gut zusammen (7,3 Fenster je Förderantrag / 2,5 Personen pro Förderantrag ~ 3 Fenster pro Person).

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

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

1.) Förderung von objektseitigen Schutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter; = „passive“ Maßnahmen). Die Förderung ist vom Besitzer des Wohnob-

jekt zu beantragen, die Prüfung und Genehmigung des Antrages erfolgt nach den Bestimmungen der RiLL. Der Förderbetrag kann auch für eine privat errichtete Lärmschutzwand verwendet werden.

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

3.) Tempolimits aus Lärmschutzgründen. Diese sind von der örtlich zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde zu verordnen. Dazu ist ein entsprechendes Ermittlungsverfahren durchzuführen, wobei vor der Erlassung der Verordnung die rechtlichen Kriterien nach StVO (ungehinderte Benützung der Verkehrswege einerseits, Fernhaltung von Gefahren und Belästigungen von Bevölkerung und Umwelt andererseits) abzuwägen sind.

Die lärmtechnische Wirksamkeit eines Tempolimits hängt direkt von dessen Einhaltung durch die Straßenbenützer ab, weshalb auch die konsequente Überwachung durch die Exekutive für den Erfolg dieser Lärmschutzmaßnahme notwendig ist.

Bei zeitlich beschränkten Tempolimits (z.B. „nachts“) ist zu berücksichtigen, dass in den nicht betroffenen Zeiträumen die Immissionssituation unverändert bleibt. Eine relevante Entlastung wird nur dann erreicht, wenn zuvor die maßgebliche Belastung nur im Zeitraum der Beschränkung vorhanden war, bzw. empfunden wurde (z.B. gestörte Ruhephasen nachts).

4.) Fahrverbote für Schwerfahrzeuge. Diese Maßnahme wurde in Kombination mit anderen Einzelmaßnahmen untersucht. Diese Maßnahme ist allerdings nur dann sinnvoll, wenn größere Bereiche des Straßennetzes erfasst werden, da es sonst zu kleinräumigen Verlagerungen und Mehrbelastungen benachbarter Straßenabschnitte kommt.

Es gelten die gleichen Einschränkungen wie beim Tempolimit aus Lärmschutzgründen: Fahrverbote für Schwerfahrzeuge sind von der örtlich zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde zu verordnen. Dazu ist ein entsprechendes Ermittlungsverfahren durchzuführen, wobei vor der Erlassung der Verordnung die rechtlichen Kriterien nach StVO (ungehinderte Benützung der Verkehrswege einerseits, Fernhaltung von Gefahren und Belästigungen von Bevölkerung und Umwelt andererseits) abzuwägen sind.

Die lärmtechnische Wirksamkeit eines Fahrverbotes hängt direkt von dessen Einhaltung durch die Straßenbenützer ab, weshalb auch die konsequente Überwachung durch die Exekutive für den Erfolg dieser Lärmschutzmaßnahme notwendig ist.

Bei zeitlich beschränkten Fahrverboten (z.B. „nachts“) ist zu berücksichtigen, dass in den nicht betroffenen Zeiträumen die Immissionssituation unverändert bleibt. Eine relevante Entlastung wird nur dann erreicht, wenn zuvor die maßgebliche Belastung nur im Zeitraum der Beschränkung vorhanden war, bzw. empfunden wurde (z.B. gestörte Ruhephasen nachts).

Für jeden Untersuchungsabschnitt wurde schlussendlich das jeweils zielführendste Maßnahmenbündel ausgewählt. Dieses ist auch in der folgenden Aufstellung der vorgesehenen Maßnahmen dargestellt.

Die Umsetzung der ausgewählten Maßnahmenbündel ist im Rahmen von Schwerpunktsaktionen unter Berücksichtigung der jeweiligen lärmtechnischen Dringlichkeit und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Finanzmittel vorgesehen. Die Dring-

lichkeit ergibt sich im Wesentlichen aus der Anzahl der betroffenen Personen und der Höhe der Lärmbelastung.

9.1 STADTGEMEINDE KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

9.1.1 B70-Packer Straße von km 144,5 bis km 148,00 (Abschnitt 1.1)

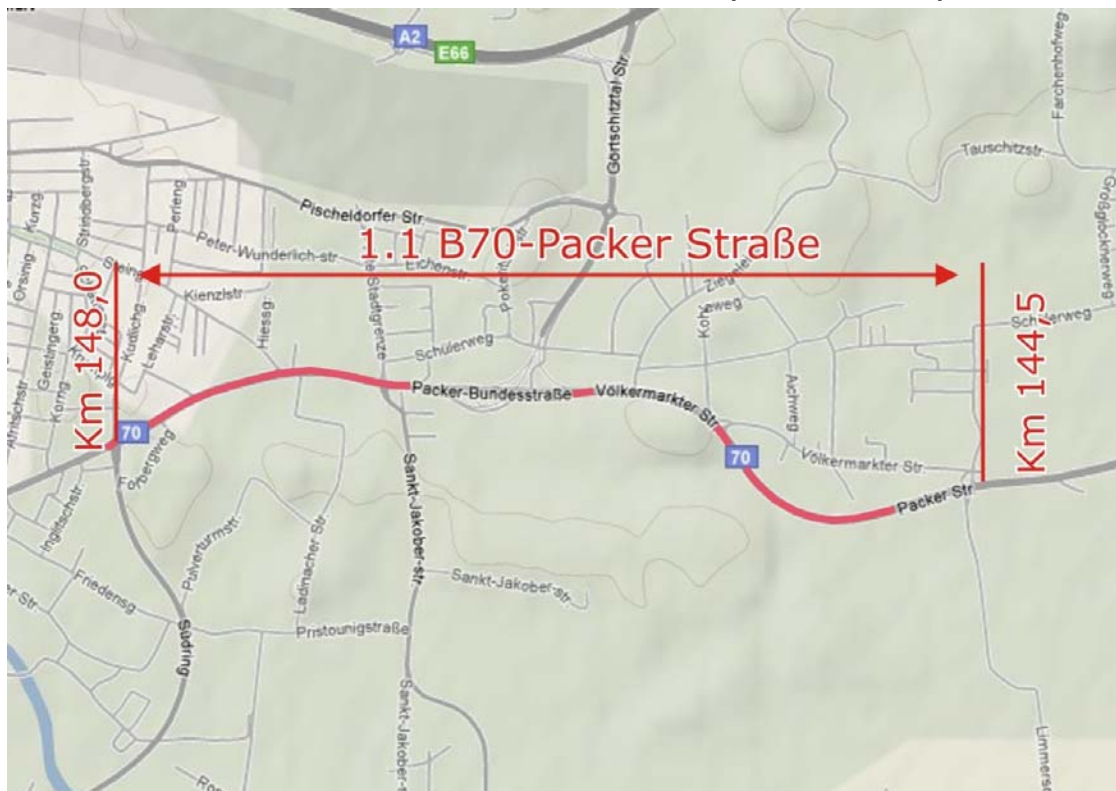


Abbildung 9.1.1-1 Darstellung des Untersuchungsabschnittes 1.1

In Summe befinden sich auf dem 3,5 km langen Untersuchungsabschnitt 151 Hauptwohnsitze über dem Schwellenwert (siehe Abb. 9.1.1-2: Summe der Hauptwohnsitze in den Pegelklassen über dem Schwellenwert = 151; die Einteilung der Pegelklassen korrespondiert mit der Einteilung der Pegelzonen in den strategischen Lärmkarten). Für die Länge des Abschnittes ist die Anzahl der Schwellenwert-Überschreitungen damit relativ gering.

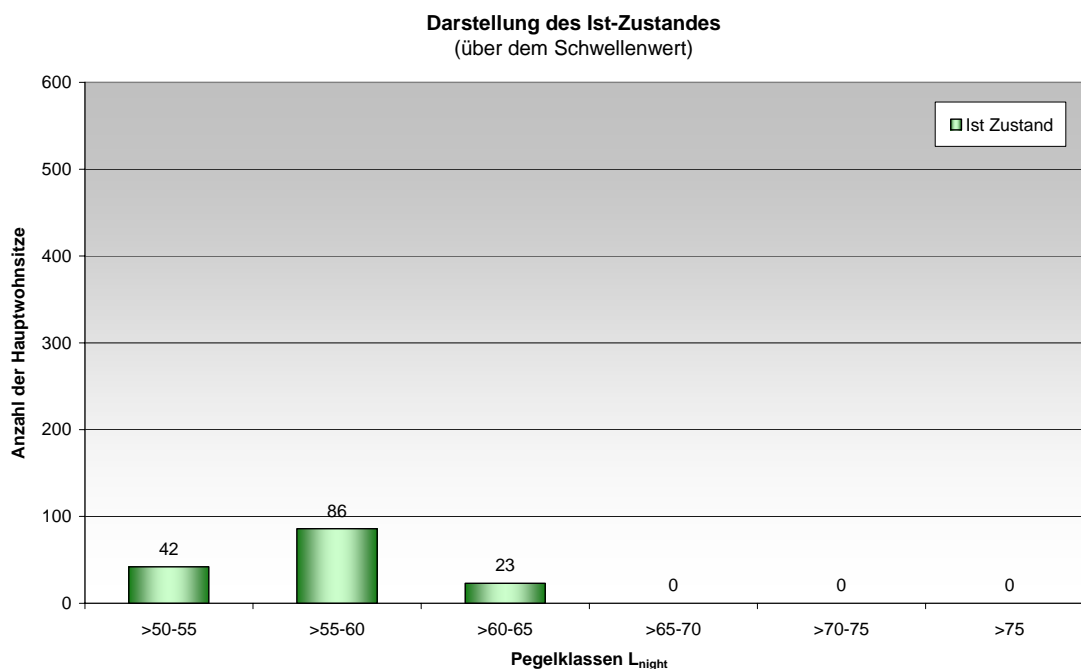


Abbildung 9.1.1-2 Darstellung des Ist-Zustandes

Maßnahmenbündel

In diesem Maßnahmenbündel ist die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

In der Tabelle 9.1.1-1 ist die Gesamtzahl der Hauptwohnsitze je Pegelzone, einmal ohne und einmal mit dem Maßnahmenbündel aufgelistet, zusätzlich ist die Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen angeführt. Hier ist jedoch anzumerken, dass durch passive Schutzmaßnahmen keine Auswirkungen an den Fassadenpegeln entstehen.

Tabelle 9.1.1-1 Zusammenfassung der Auswirkungen: Maßnahmenbündel

Zusammenfassung der Auswirkungen		keine Reduzierung													
B70: Packerstraße, von km144,5 bis km148,0		0,00 [dB]													
Maßnahmen: Lärmschutzfenster	Anzahl HWS getrennt nach Pegelzonen (n)														
	Ohne Maßnahmen							Mit Maßnahmen							
	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
Summe der HWS in den Pegelbereichen:	891	42	86	23	0	0	0	891	42	86	23	0	0	0	
Summe der HWS über dem Schwellenwert:	151							151							
Summe der HWS:	1042							1042							
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen < 55[dB] :								3							
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen > 55[dB] :								19							
Summe der HWS die von den aktiven Maßnahmen betroffen sind:								0							

Die geschätzten Kosten belaufen sich auf 330.000 €

9.1.2 B70-Packer Straße von km 148,00 bis km 150,05 (Abschnitt 1.2)

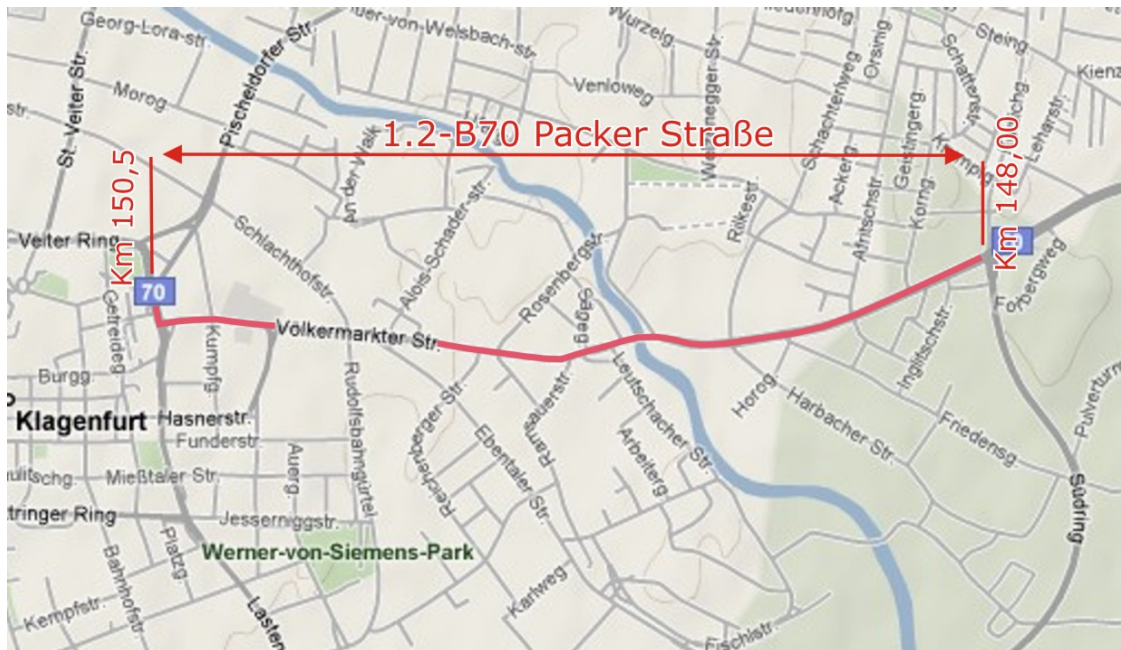


Abbildung 9.1.2-1 Darstellung des Untersuchungsabschnittes 1.2

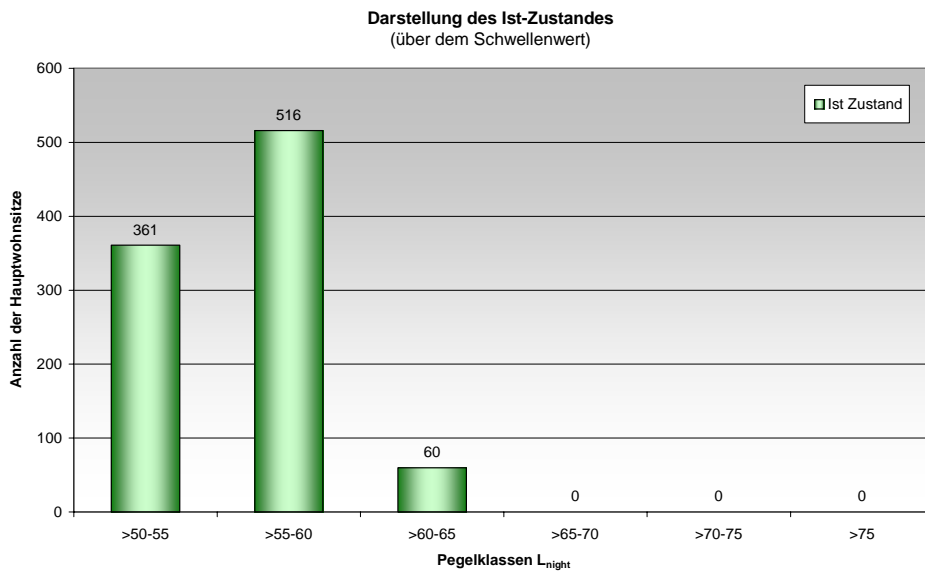


Abbildung 9.1.2-2 Darstellung des Ist-Zustandes

Maßnahmenbündel

In diesem Maßnahmenbündel ist die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

In der Tabelle 9.1.2-1 ist die Gesamtzahl der Hauptwohnsitze je Pegelzone, einmal ohne und einmal mit dem Maßnahmenbündel aufgelistet, zusätzlich ist die Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen angeführt. Hier ist jedoch anzumerken,

dass durch passive Schutzmaßnahmen keine Auswirkungen an den Fassadenpegeln entstehen.

Tabelle 9.1.2-1 Zusammenfassung der Auswirkungen: Maßnahmenbündel

Zusammenfassung der Auswirkungen		keine Reduzierung											
B70:Packer Straße, von km148,0 bis km150,5		0,00 [dB]											
Maßnahmen: Lärmschutzfenster	Anzahl HWS getrennt nach Pegelzonen (n)												
	Ohne Maßnahmen						Mit Maßnahmen						
	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Summe der HWS in den Pegelbereichen:	4841	361	516	60	0	0	4841	361	516	60	0	0	0
Summe der HWS über dem Schwellenwert:	937						937						
Summe der HWS:	5778						5778						
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen < 55[dB] :							37						
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen > 55[dB] :							97						
Summe der HWS über dem Schwellenwert, die von den Lärmschutzwänden betroffen sind:							0						
Summe der HWS die von einer Temporeduzierung betroffen sind:							0						

Die Kostenschätzung, für die oben genannten Schutzmaßnahmen ergibt eine Summe von 1.980.000 €

9.1.3 B70d-Harbacher Straße von km 0,00 bis km 6,05 (Abschnitt 1.3)

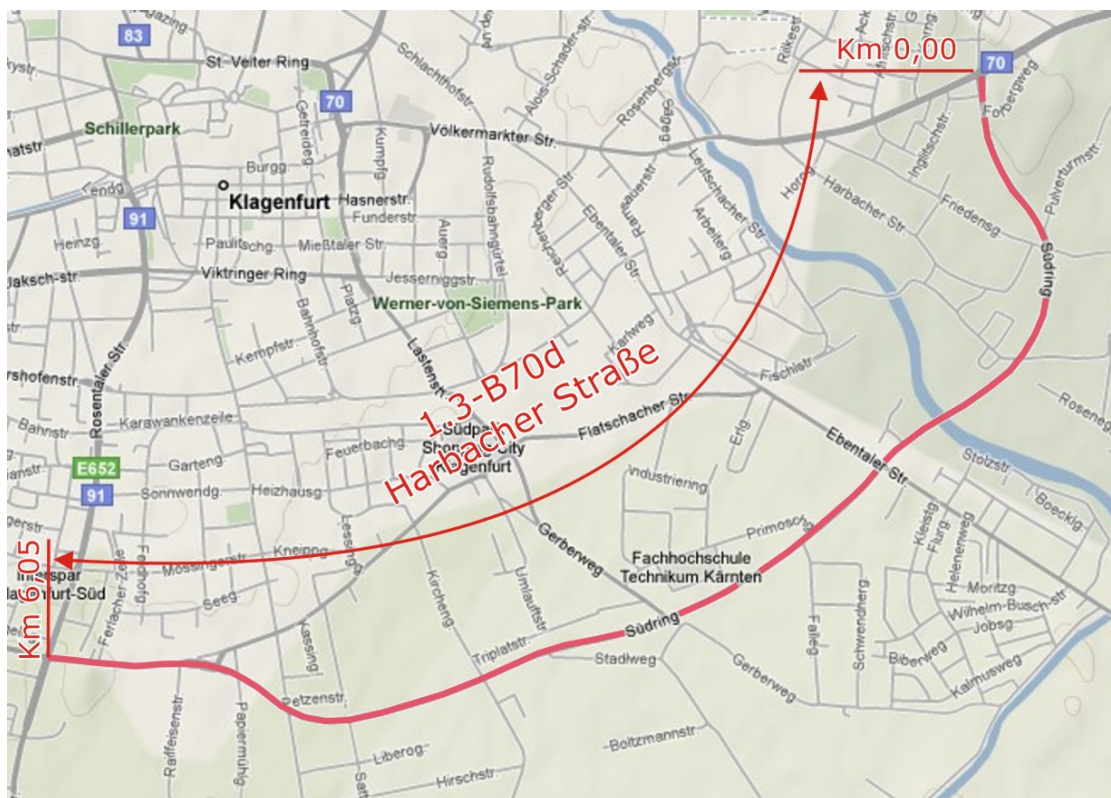


Abbildung 9.1.3-1 Darstellung des Untersuchungsabschnittes 1.3

Für einen Teilabschnitt des Untersuchungsabschnittes wurde bereits eine detaillierte Lärmschutzuntersuchung durchgeführt (Büro Polnigg und Klammer, Lärmschutzuntersuchung 2008). Die darin vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Maßnahmenbündel enthalten. Die Kosten werden dementsprechend mitberücksichtigt.

Maßnahmenbündel

In diesem Maßnahmenbündel werden 6 Lärmschutzwände entsprechend dem Detailprojekt 2008 errichtet, die Lage der Lärmschutzwände ist in der Abbildung 9.1.3-2 ersichtlich. Zusätzlich werden die über dem Schwellenwert belasteten Wohnungen durch Lärmschutzfenster geschützt.



Abbildung 9.1.3-2 Lage der neuen Lärmschutzwände

In der Tabelle 9.1.3-1 ist die Gesamtzahl der Hauptwohnsitze je Pegelzone, einmal ohne und einmal mit dem Maßnahmenbündel aufgelistet, zusätzlich ist die Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen angeführt. Hier ist jedoch anzumerken, dass durch passive Schutzmaßnahmen keine Auswirkungen an den Fassadenpegeln entstehen.

Tabelle 9.1.3-1 Zusammenfassung der Auswirkungen: Maßnahmenbündel

Zusammenfassung der Auswirkungen		Reduzierung													
B70d: Harbacher Straße, von km0,00 bis km6,05		5,00 [dB]													
Maßnahmen: Lärmschutzwände & Lärmschutzfenster	Anzahl HWS getrennt nach Pegelzonen (n)														
	Ohne Maßnahmen							Mit Maßnahmen							
	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
Summe der HWS in den Pegelbereichen:	3252	161	165	7	0	0	0	3271	185	123	6	0	0	0	
Summe der HWS über dem Schwellenwert:	333							314							
Summe der HWS:	3585							3585							
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen < 55[dB] :								24							
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen > 55[dB] :								13							
Summe der HWS über dem Schwellenwert, die von den Lärmschutzwänden betroffen sind:								63							

Die Kostenschätzung für Lärmschutzfenster im Abschnitt ergibt eine Summe von 600.000 €.

Die Kosten für die im Projekt angegebenen Lärmschutzwände betragen:

- LSW 1; von Km 4.068 – Km 4.200
H = 2,0 m bzw. H = 2,5 m. Lärmschutzfläche: 346,5 m²
- LSW2; von Km 4.904 – Km 4.780
H = 2,5 m bzw. H = 3,0 m. Lärmschutzfläche: 330,0 m²
- LSW3; von Km 4.901 – Km 4.938
H = 2,5 m. Lärmschutzfläche: 130,0 m²
- LSW4; von Km 4.958 – Km 4.978
H = 2,5 m. Lärmschutzfläche: 112,5 m²
- LSW5; von Km 4.985 – Km 5.026
H = 3,0 m. Lärmschutzfläche: 210,0 m²
- LSW6; von Km 5.140 – Km 5.195
H = 2,5 m. Lärmschutzfläche: 212,5 m²
- Summe Lärmschutzwandfläche: 1341,5 m²

Kosten für Lärmschutzfenster im Maßnahmenbündel	600.000.- €
Kosten für Lärmschutzwände aus dem Projekt 2008:	405.300.- €
<u>Reduktion für kompensierte passive Lärmschutzmaßnahmen:</u>	<u>-43.600.- €</u>
Gesamtkosten Maßnahmenbündel	961.700.- €

Im Diagramm Abb. 9.1.3-3 ist die Anzahl und die Verteilung der Hauptwohnsitze über dem Schwellenwert, einmal im Ist Zustand und einmal mit dem Maßnahmenbündel aufgezeigt.

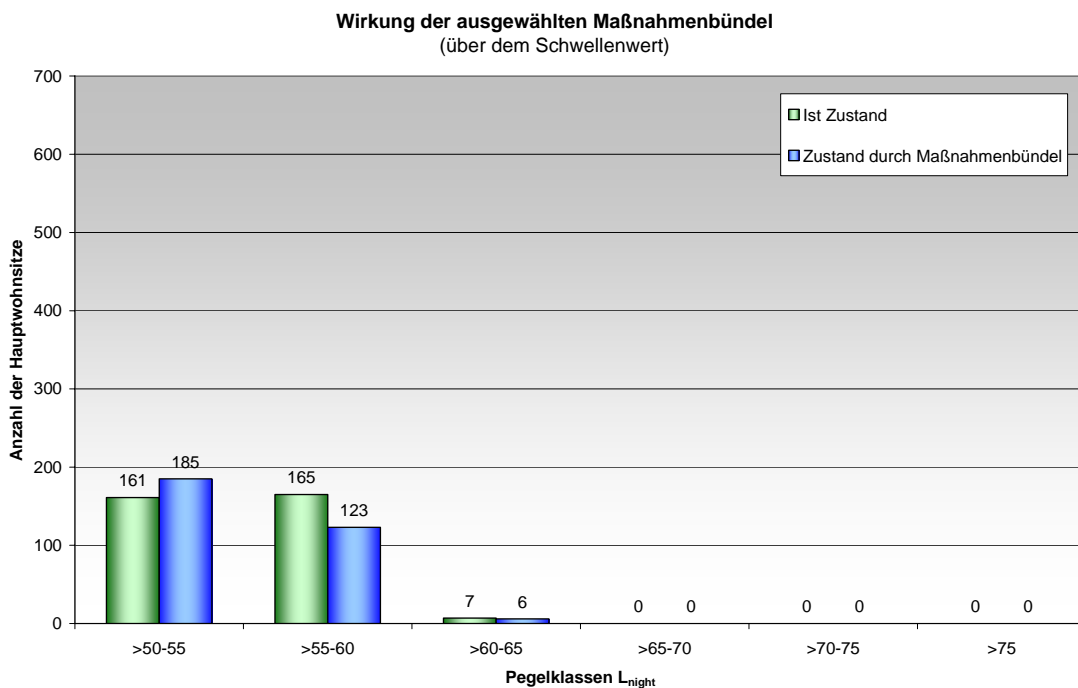


Abbildung 9.1.3-3 Wirkungen ohne und mit dem Maßnahmenbündel

9.1.4 B70d-Harbacher Straße von km 9,30 bis km 9,70 (Abschnitt 1.4)

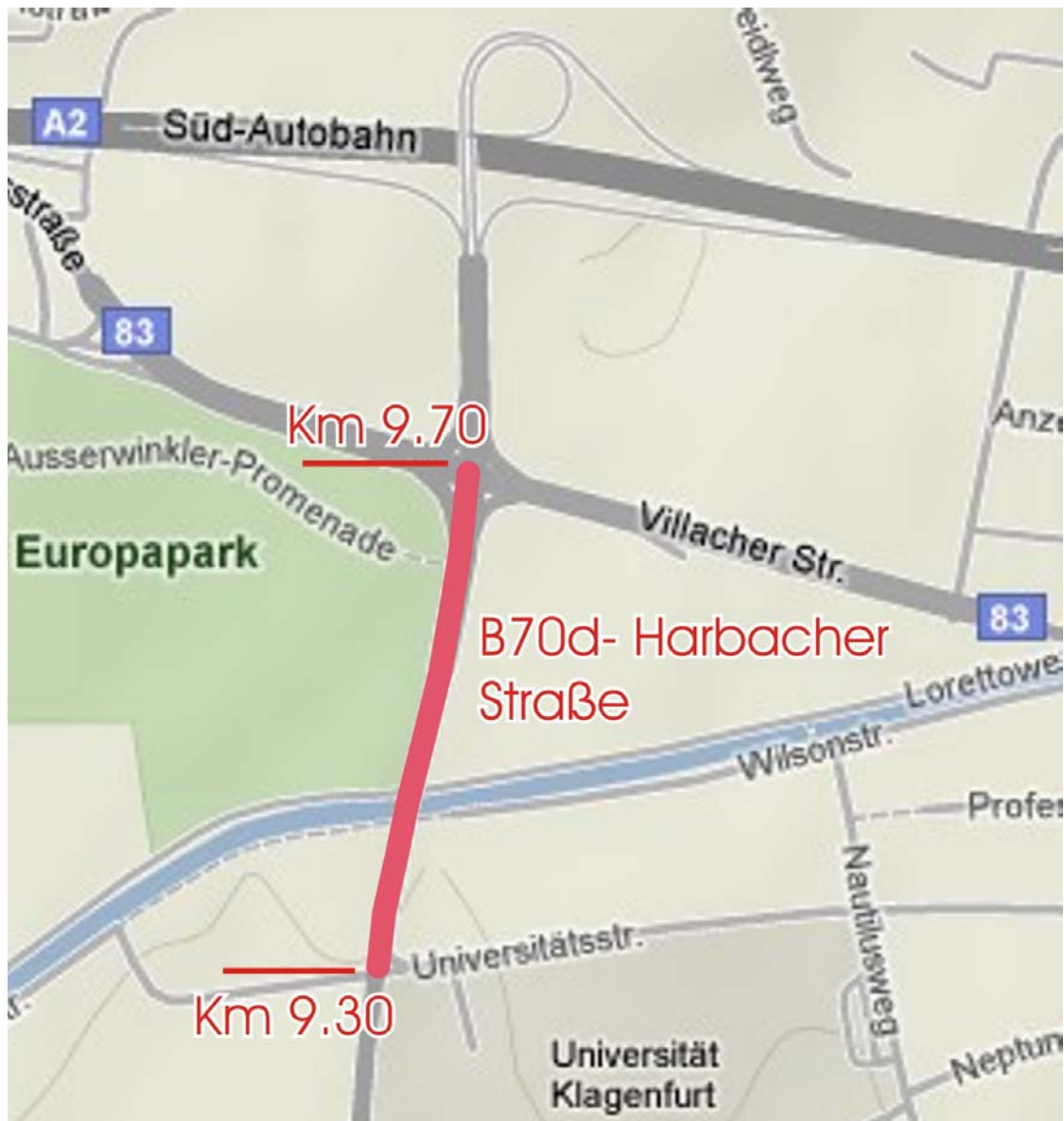


Abbildung 9.1.4-1 Darstellung des Untersuchungsabschnittes 1.4

Der etwa 400m lange Untersuchungsabschnitt der B70d Harbacher Straße beginnt an der Kreuzung mit der Universitätsstraße und endet beim Knoten der B70d mit der B70c und der B83 (siehe Abb. 9.1.4-1) In dem dazwischen liegenden Bereich befinden sich keine hauptgemeldeten Anrainer, es müssen daher keine Maßnahmen getroffen werden.

9.1.5 B70c-Packer Straße-Abzweigung Klagenfurt km 3,30 bis km 4,70 (Abschnitt 1.5)

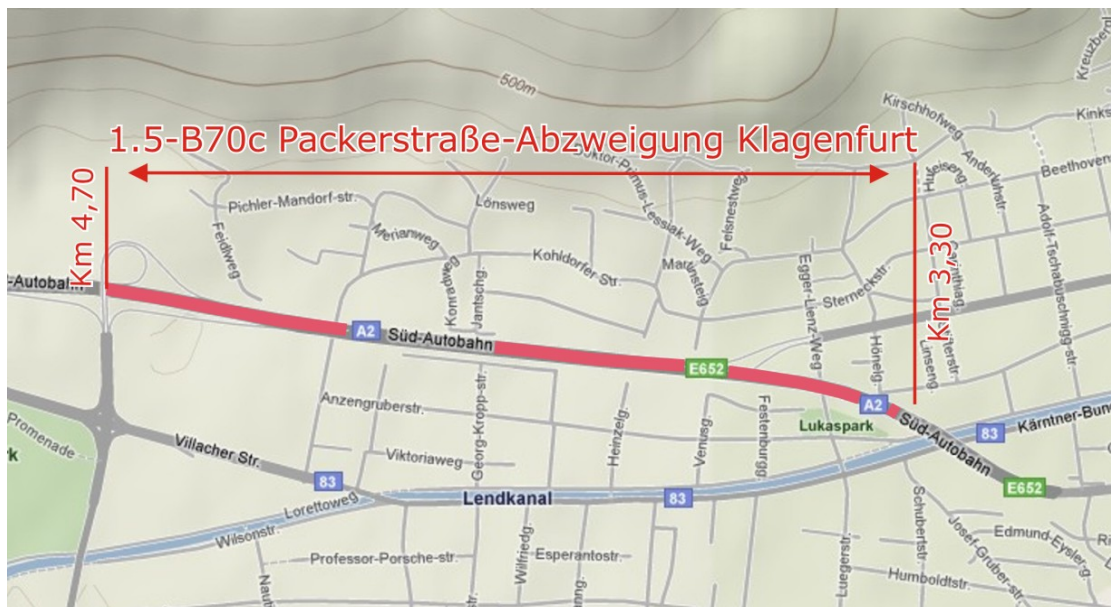


Abbildung 9.1.5-1 Darstellung des Untersuchungsabschnittes 1.5

Maßnahmenbündel

Das Maßnahmenbündel umfasst die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80km/h auf 70km/h und die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen.

Tempolimits sind von der örtlich zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde zu verordnen. Dazu ist ein entsprechendes Ermittlungsverfahren durchzuführen, wobei vor der Erlassung der Verordnung die rechtlichen Kriterien nach StVO (ungehinderte Benützung der Verkehrswege einerseits, Fernhaltung von Gefahren und Belästigungen von Bevölkerung und Umwelt andererseits) abzuwägen sind.

Dieses Verfahren wurde für den betroffenen Abschnitt bereits durchgeführt, die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wurde bereits umgesetzt.

In der Tabelle 9.1.5-1 ist für die Situation vor und nach Realisierung des Tempolimits die Gesamtzahl der Hauptwohnsitze je Pegelzone, einmal ohne und einmal mit Maßnahmenbündel aufgelistet, zusätzlich ist die Summe jener Häuser die Lärmschutzfenster benötigen angeführt. In der letzten Zeile ist ersichtlich auf wie viele Hauptwohnsitze über dem Schwellenwert sich die Maßnahme auswirkt. Hier ist jedoch anzumerken, dass durch passive Schutzmaßnahmen keine Auswirkungen an den Fassadenpegeln entstehen.

Tabelle 9.1.5-1 Zusammenfassung der Auswirkungen: Maßnahmenbündel

Zusammenfassung der Auswirkungen		Reduzierung												
B70c: Packer Straße / Abzweigung Klagenfurt, von km3,3 bis km4,7		1,45 [dB]												
Maßnahmen: Temporeduzierung auf 70km/h + LSF	Anzahl HWS getrennt nach Pegelzonen (n)													
	Ohne Maßnahmen						Mit Maßnahmen							
	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Summe der HWS in den Pegelbereichen:	1737	156	85	3	0	0	0	1770	208	3	0	0	0	0
Summe der HWS über dem Schwellenwert:	244						211							
Summe der HWS:	1981						1981							
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen < 55[dB] :							17							
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen > 55[dB] :							1							
Summe der HWS die von der Temporeduzierung betroffen sind:							1981							

Für die passiven Schutzmaßnahmen ergibt die Kostenschätzung eine Summe von rund 320.000 €.

Im Diagramm Abb. 9.1.5-2 ist die Anzahl und die Verteilung der Hauptwohnsitze über dem Schwellenwert, einmal im Ist Zustand und einmal mit dem Maßnahmenbündel, welches bereits umgesetzt wurde, dargestellt.

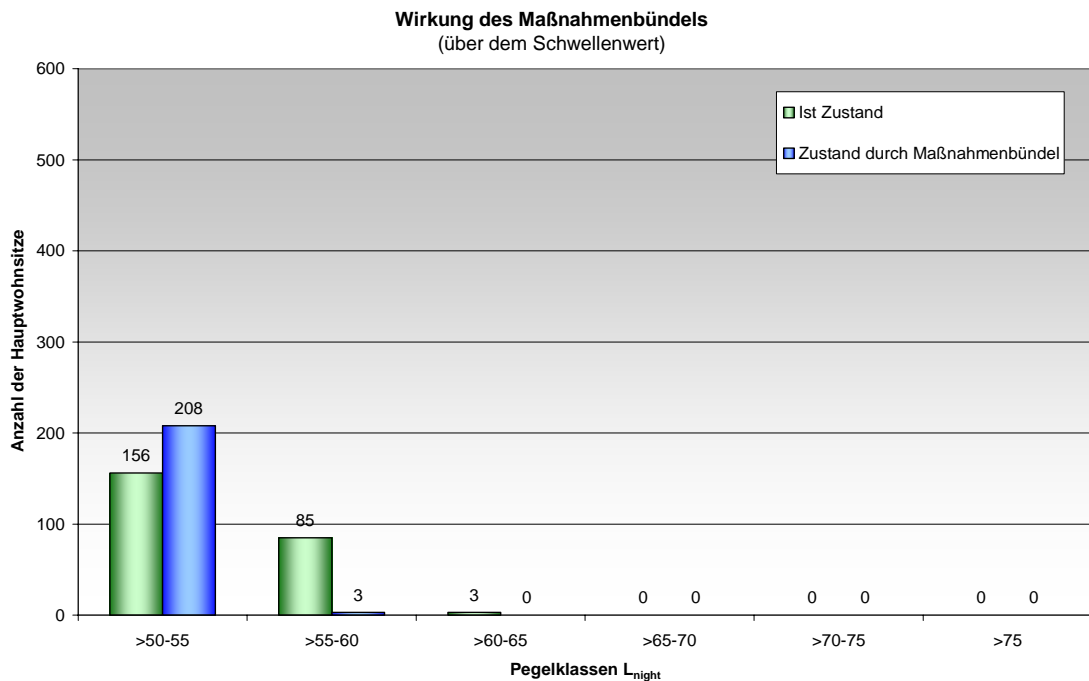


Abbildung 9.1.5-2 Wirkungen ohne und mit dem Maßnahmenbündel

9.1.6 B83-Kärntnerstraße von km 301,30 bis km 302,50 (Abschnitt 1.6)



Abbildung 9.1.6-1 Darstellung des Untersuchungsabschnittes 1.6

Das Untersuchungsgebiet beginnt am Knotenpunkt der S37, der B83 und der B95 bei km 301,30 und endet bei km 302,50 (siehe Abb. 9.1.6-1), in dem etwa 1km langen Teilstück der B83 Kärntner-Bundesstraße sind keine hauptgemeldeten Anrainer von Umgebungslärm betroffen.

Es müssen daher keine Maßnahmen getroffen werden um den Umgebungslärm in diesem Bereich zu reduzieren.

9.1.7 B83-Kärntner Straße von km 302,50 bis km 310,00 (Abschnitt 1.7)

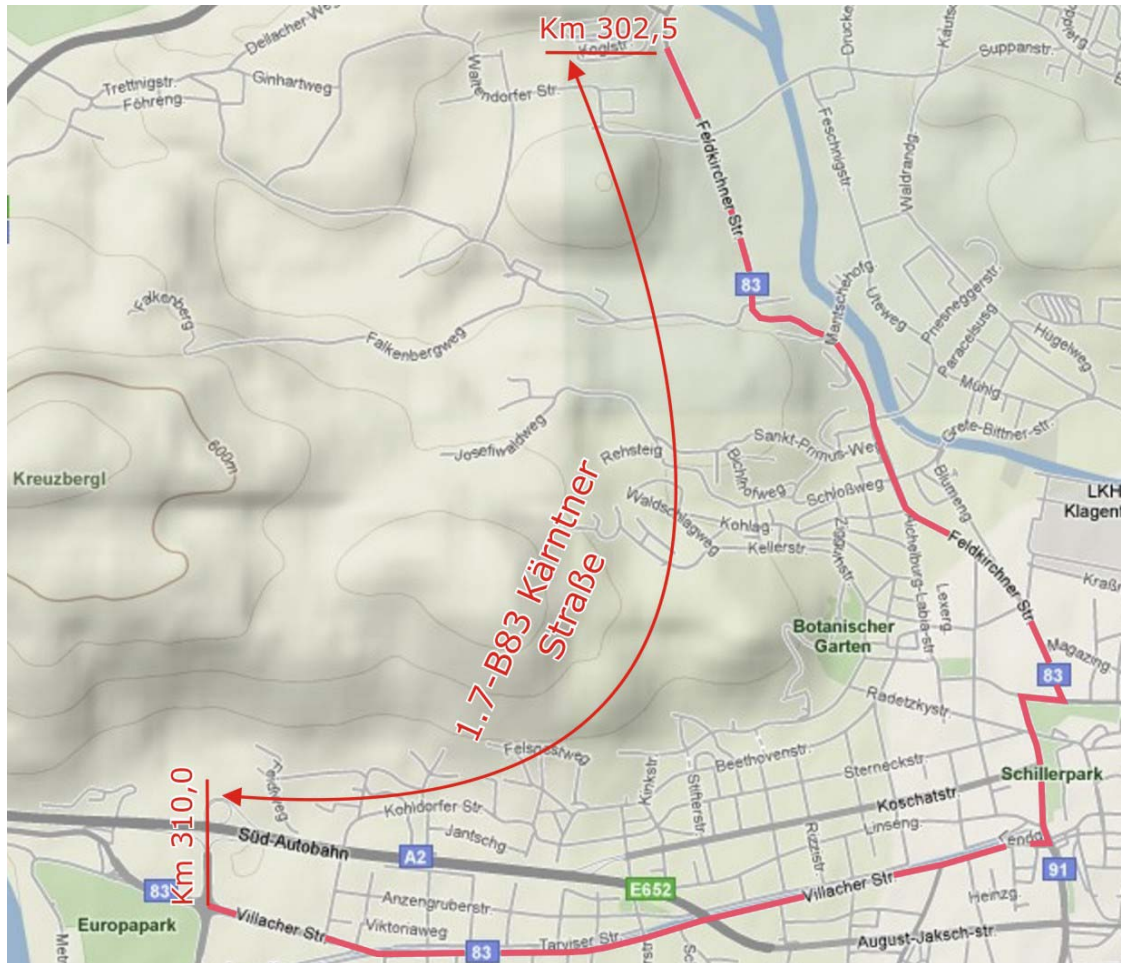


Abbildung 9.1.7-1 Darstellung des Untersuchungsabschnittes 1.7

Darstellung des Ist-Zustandes
(über dem Schwellenwert)

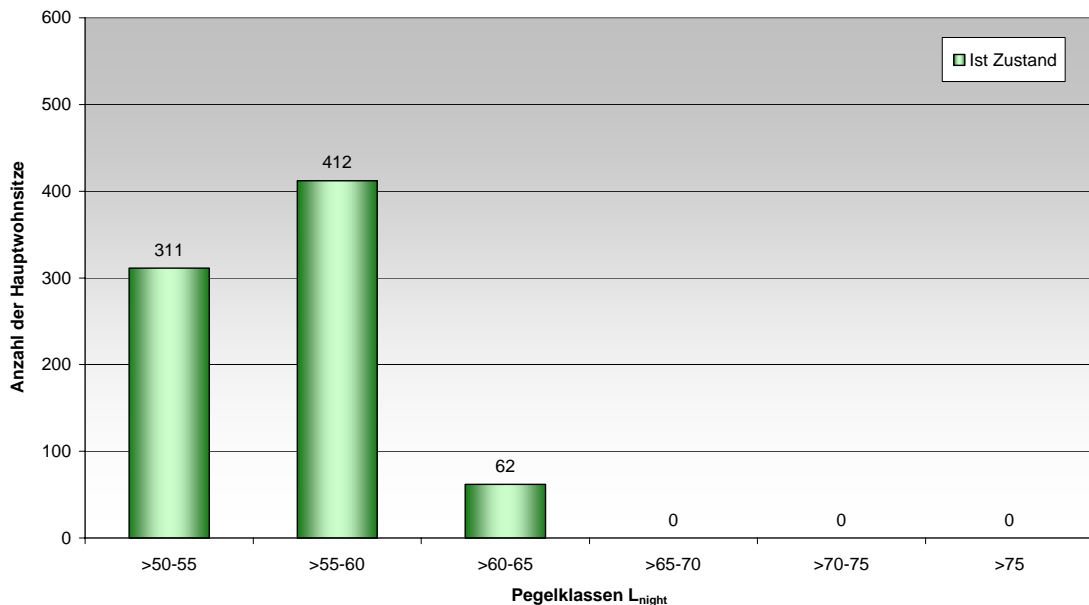


Abbildung 9.1.7-2 Darstellung des Ist-Zustandes

Maßnahmenbündel

In diesem Maßnahmenbündel ist die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

In der Tabelle 9.1.7-3 ist die Gesamtzahl der Hauptwohnsitze je Pegelzone einmal ohne und einmal mit dem Maßnahmenbündel aufgelistet, zusätzlich ist die Summe jener Häuser, die Lärmschutzfenster benötigen angeführt. In der letzten Zeile ist ersichtlich auf wie viele Hauptwohnsitze über dem Schwellenwert, sich die Maßnahme auswirkt. Hier ist jedoch anzumerken, dass durch passive Schutzmaßnahmen keine Auswirkungen an den Fassadenpegeln entstehen.

Tabelle 9.1.7-3 Zusammenfassung der Auswirkungen: Maßnahmenbündel

Zusammenfassung der Auswirkungen								keine Reduzierung						
B83: Kärtner Straße, von km302,5 bis km310,0								0,00 [dB]						
Maßnahmen: Lärmschutzfenster	Anzahl HWS getrennt nach Pegelzonen (n)													
	Ohne Maßnahmen							Mit Maßnahmen						
	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Summe der HWS in den Pegelbereichen:	8859	311	412	62	0	0	0	8859	311	412	62	0	0	0
Summe der HWS über dem Schwellenwert:	785							785						
Summe der HWS:	9644							9644						
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen < 55[dB] :								64						
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen > 55[dB] :								83						
Summe der HWS über dem Schwellenwert, die von den Lärmschutzwänden betroffen sind:								0						
Summe der HWS die von einer Temporeduzierung betroffen sind:								0						

Die Kostenschätzung ergibt für das Maßnahmenbündel ergibt für den Abschnitt eine Summe von 1.650.000 €

9.1.8 B91-Loiblpass Straße von km 0,0 bis km 1,70 (Abschnitt 1.8)

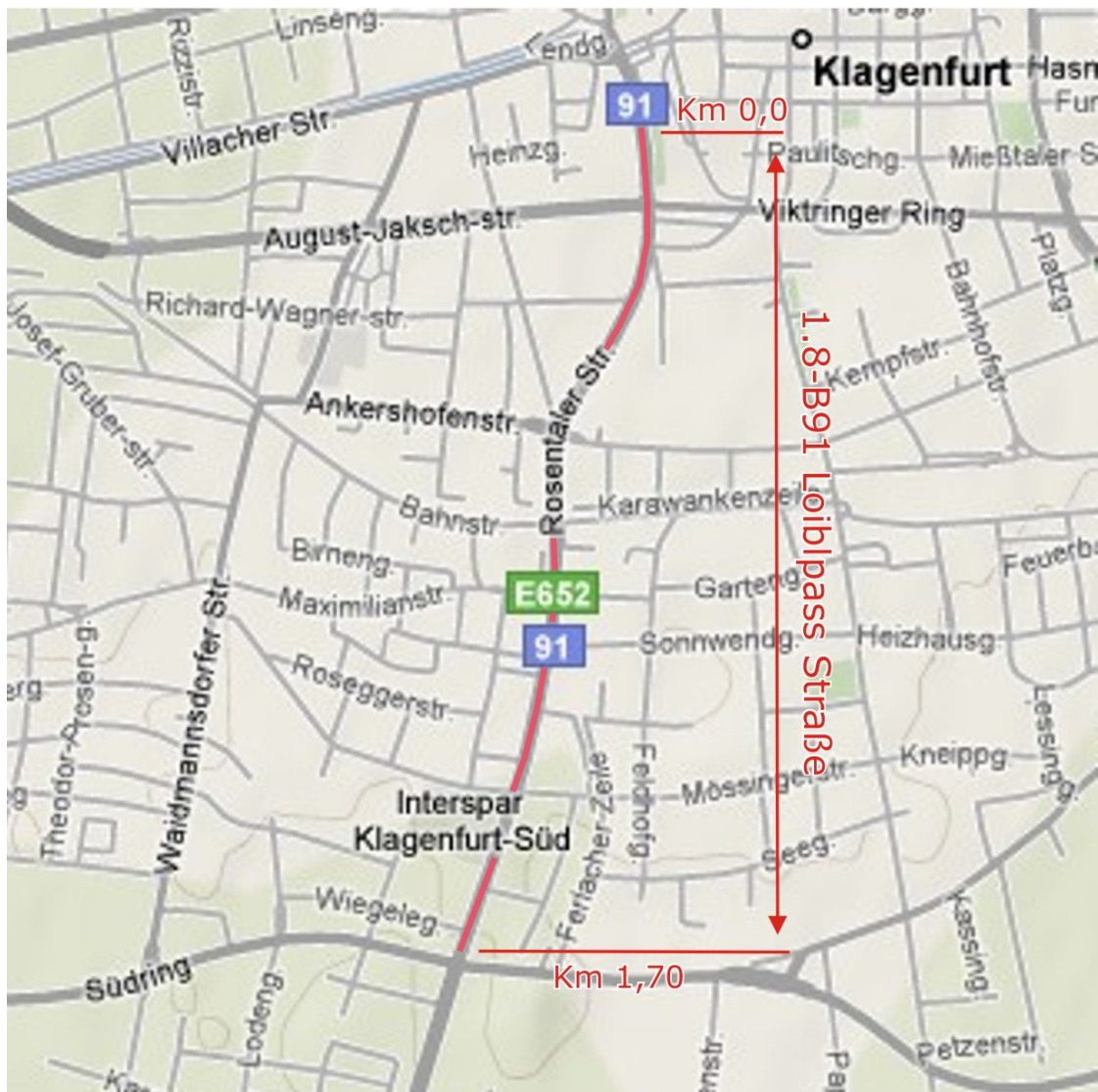


Abbildung 9.1.8-1 Darstellung des Untersuchungsabschnittes 1.8

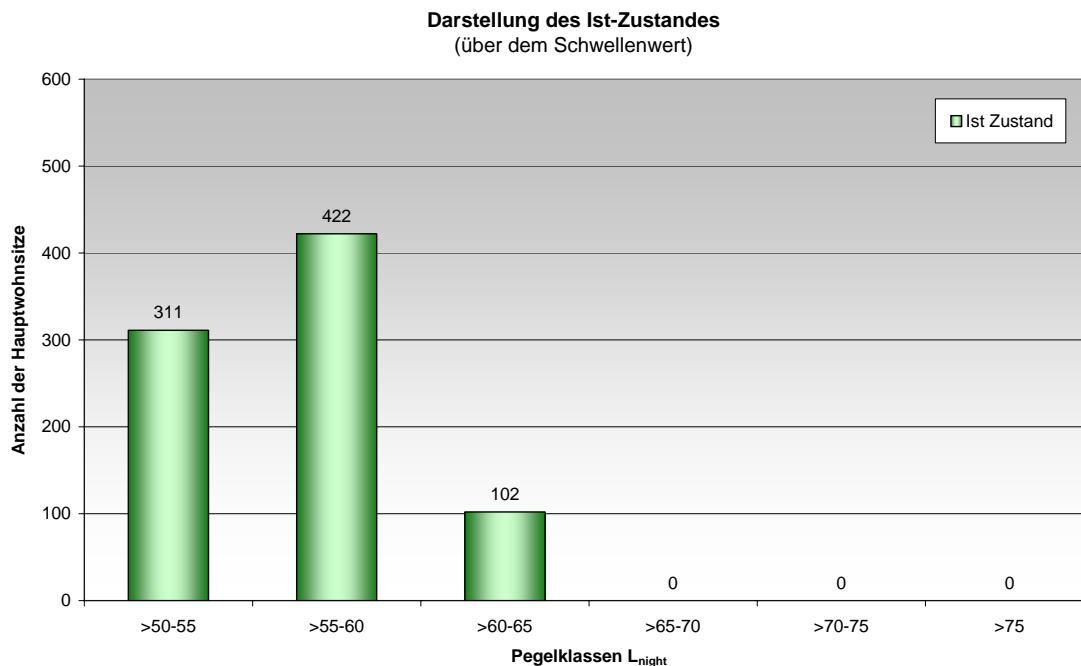


Abbildung 9.1.8-2 Darstellung des Ist Zustandes

Maßnahmenbündel

In diesem Maßnahmenbündel ist die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

In der Tabelle 9.1.8-1 ist die Gesamtzahl der Hauptwohnsitze je Pegelzone, einmal ohne und einmal mit dem Maßnahmenbündel aufgelistet, zusätzlich ist die Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen angeführt. In der letzten Zeile ist ersichtlich auf wie viele Hauptwohnsitze sich die Maßnahme auswirkt. Hier ist jedoch anzumerken, dass durch passive Schutzmaßnahmen keine Auswirkungen an den Fassadenpegeln entstehen.

Tabelle 9.1.8-1 Zusammenfassung der Auswirkungen: Maßnahmenbündel

Zusammenfassung der Auswirkungen								Keine Reduzierung						
B91: Loiblpass Straße, von km0,00 bis km1,70								0,00 [dB]						
Maßnahmen: Passivschutz Lärmschutzfenster	Anzahl HWS getrennt nach Pegelzonen (n)													
	Ohne Maßnahmen							Mit Maßnahmen						
	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Summe der HWS in den Pegelbereichen:	638	311	422	102	0	0	0	638	311	422	102	0	0	0
Summe der HWS über dem Schwellenwert:	835							835						
Summe der HWS:	1473							1473						
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen < 55[dB] :								23						
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen > 55[dB] :								59						
Summe der HWS die von einer Temporeduzierung betroffen sind:								0						

Die Kosten belaufen sich auf 1.170.000 € für den erforderlichen Schutz durch Lärmschutzfenster.

9.1.9 B91-Loiblpass Straße von km 2,10 bis km 4,85 (Abschnitt 1.9)

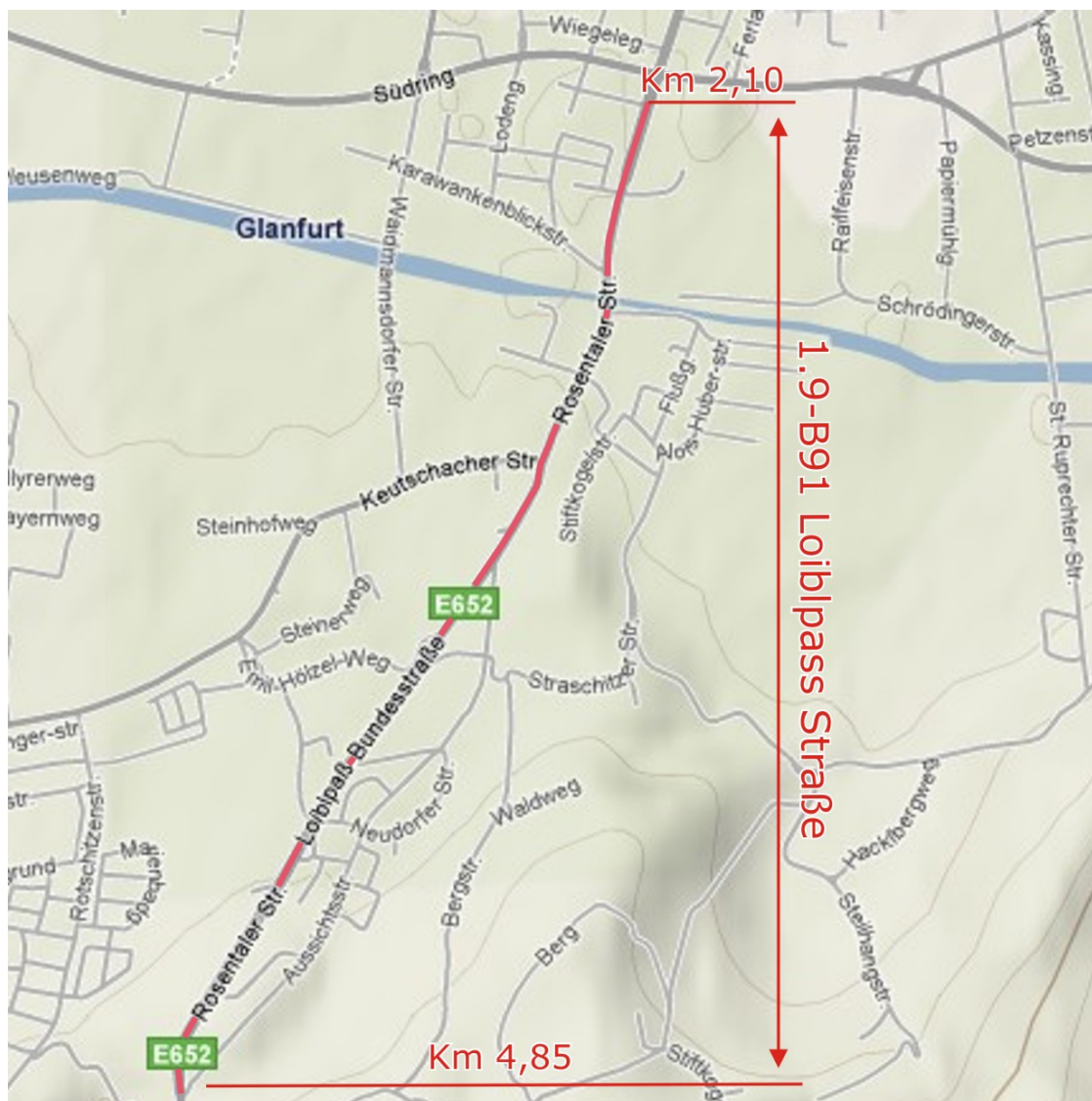


Abbildung 9.1.9-1 Darstellung des Untersuchungsabschnittes 1.9

Für einen Teilabschnitt des Untersuchungsabschnittes wurde bereits eine detaillierte Lärmschutzuntersuchung durchgeführt (Büro Ibler, Lärmschutzuntersuchung 2008). Die darin vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Maßnahmenbündel enthalten. Die Kosten werden dementsprechend mitberücksichtigt.

Maßnahmenbündel

In diesem Maßnahmenbündel werden zwei Lärmschutzwände entsprechend dem Detailprojekt 2008 errichtet. Zusätzlich werden die über dem Schwellenwert belasteten Wohnungen durch Lärmschutzfenster geschützt.

In der Tabelle 9.1.9-1 ist die Gesamtzahl der Hauptwohnsitze je Pegelzone nach Realisierung der Lärmschutzwand angegeben, Zusätzlich ist die Summe der Häuser, die Lärmschutzfenster benötigen angeführt.

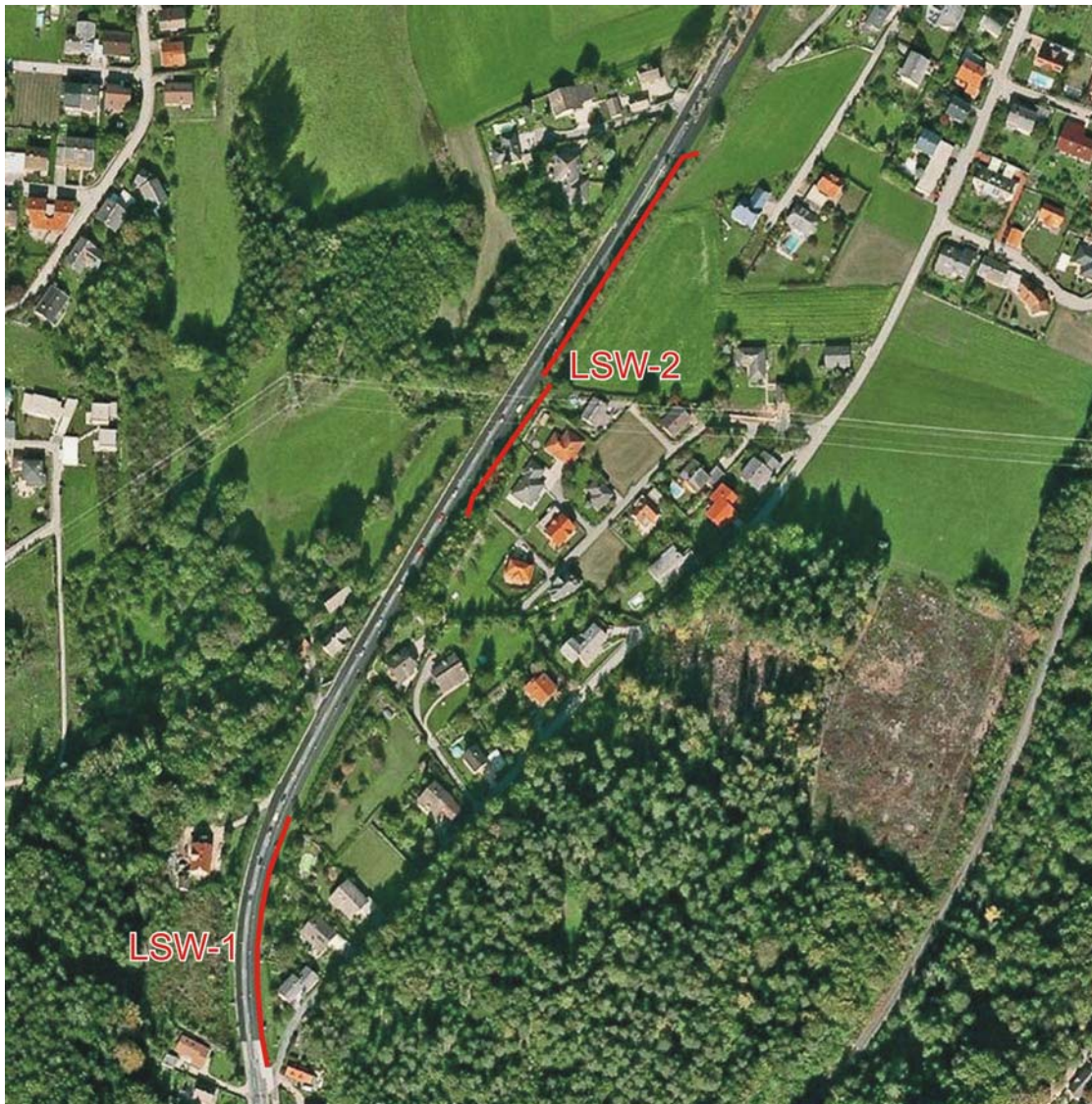


Abbildung 9.1.9-2 Lage der neuen Lärmschutzwände

Tabelle 9.1.9-1 Zusammenfassung der Auswirkungen: Maßnahmenbündel

Zusammenfassung der Auswirkungen		Reduzierung												
B91: Loiblpass Straße, von km2,10 bis km4,85		5,00											[dB]	
Maßnahmen: Lärmschutzwände +Lärmschutzfenster	Anzahl HWS getrennt nach Pegelzonen (n)													
	Ohne Maßnahmen							Mit Maßnahmen						
	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Summe der HWS in den Pegelbereichen:	384	168	87	34	0	0	0	390	192	57	34	0	0	0
Summe der HWS über dem Schwellenwert:	289							283						
Summe der HWS:	673							673						
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen < 55[dB] :								31						
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen > 55[dB] :								22						
Summe der HWS die von den aktiven Maßnahmen betroffen sind:								58						

Die Kostenschätzung für Lärmschutzfenster im Abschnitt ergibt eine Summe von 520.000 €

Die Kosten für die im Projekt angegebenen Lärmschutzwände betragen:

LSW 1; Lärmschutzfläche: 462 m², 92.400.- €
 LSW 2; Lärmschutzfläche: 690 m² 138.000.- €

Kosten für Lärmschutzfenster im Maßnahmenbündel 520.000.- €
 Kosten für Lärmschutzwände aus dem Projekt 2008: 230.400.- €
Reduktion für kompensierte passive Lärmschutzmaßnahmen: -38.600.- €
 Gesamtkosten Maßnahmenbündel 701.800.- €

Im Diagramm Abb. 9.1.9-3 ist die Anzahl und die Verteilung der Hauptwohnsitze über dem Schwellenwert, einmal im Ist Zustand und einmal mit dem Maßnahmenbündel aufgezeigt.

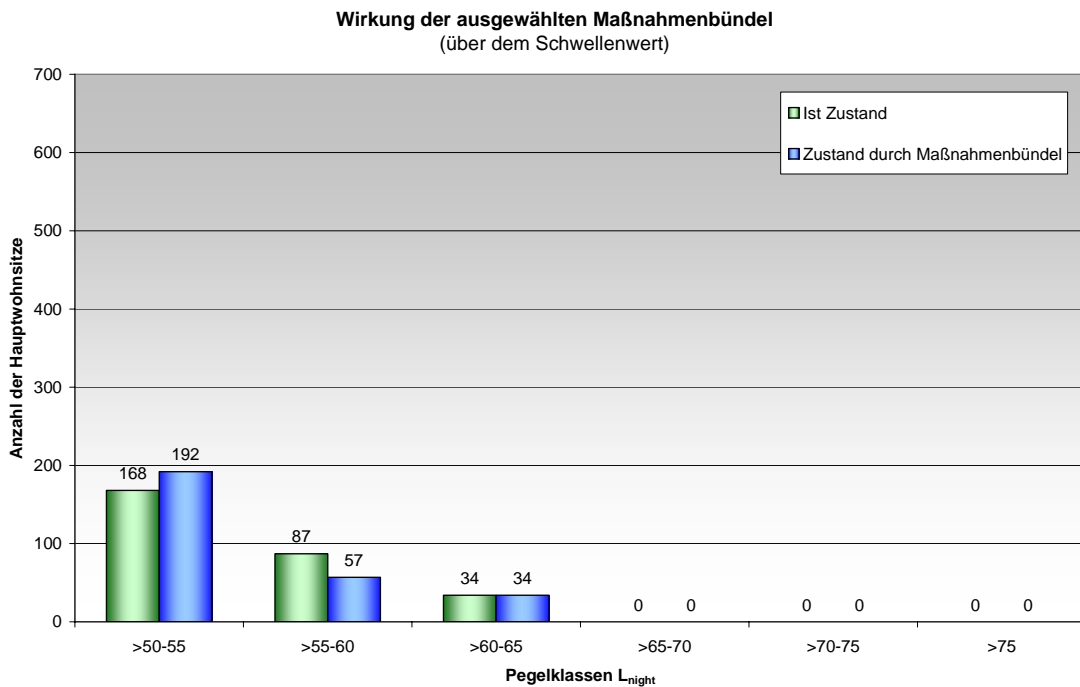


Abbildung 9.1.9-3 Wirkungen ohne und mit dem Maßnahmenbündel

9.1.10 B92-Görtschitztal Straße von km 62,5 bis km 63,15 (Abschnitt 1.10)



Abbildung 9.1.10-1 Darstellung des Untersuchungsabschnittes 1.10

Der Untersuchungsabschnitt der B92-Görtschitztal Straße reicht von der Anschlussstelle an die A2 bis zum Kreisverkehr mit der Pischeldorfer Straße (siehe Abb. 9.1.10-1). Im Untersuchungsabschnitt sind keine hauptgemeldeten Anrainer von Umgebungslärm betroffen, es müssen daher keine Maßnahmen getroffen werden um diesen zu reduzieren.

9.2 STADTGEMEINDE VILLACH

Das Untersuchungsgebiet in Villach umfasst die B83 von km 343,4 bis km 347,5 und die B84 von km 0,00 bis km 2,90, sowie die Gemeindestraßen Genottealle und Steinwenderstraße. Die LKW-Anteile auf den genannten Straßen liegen unter 5%, LKW-Fahrverbote würden keine hörbaren Pegelverbesserungen bringen und sind deshalb nicht weiter behandelt. Der Straßenbelag ist größtenteils in einem guten Zustand und aus lärmtechnischer Sicht würden Sanierungen keine relevanten Pegelverbesserungen bringen.

Die folgenden Lärmschutzmaßnahmen für die einzelnen Abschnitte sind das Ergebnis von Kosten- und Wirksamkeitsabschätzungen innerhalb des Abschnittes.

9.2.1 B83-Kärntnerstraße-Ossiacher Zeile von km 343,40 bis km 347,50 (Abschnitt 2.1)

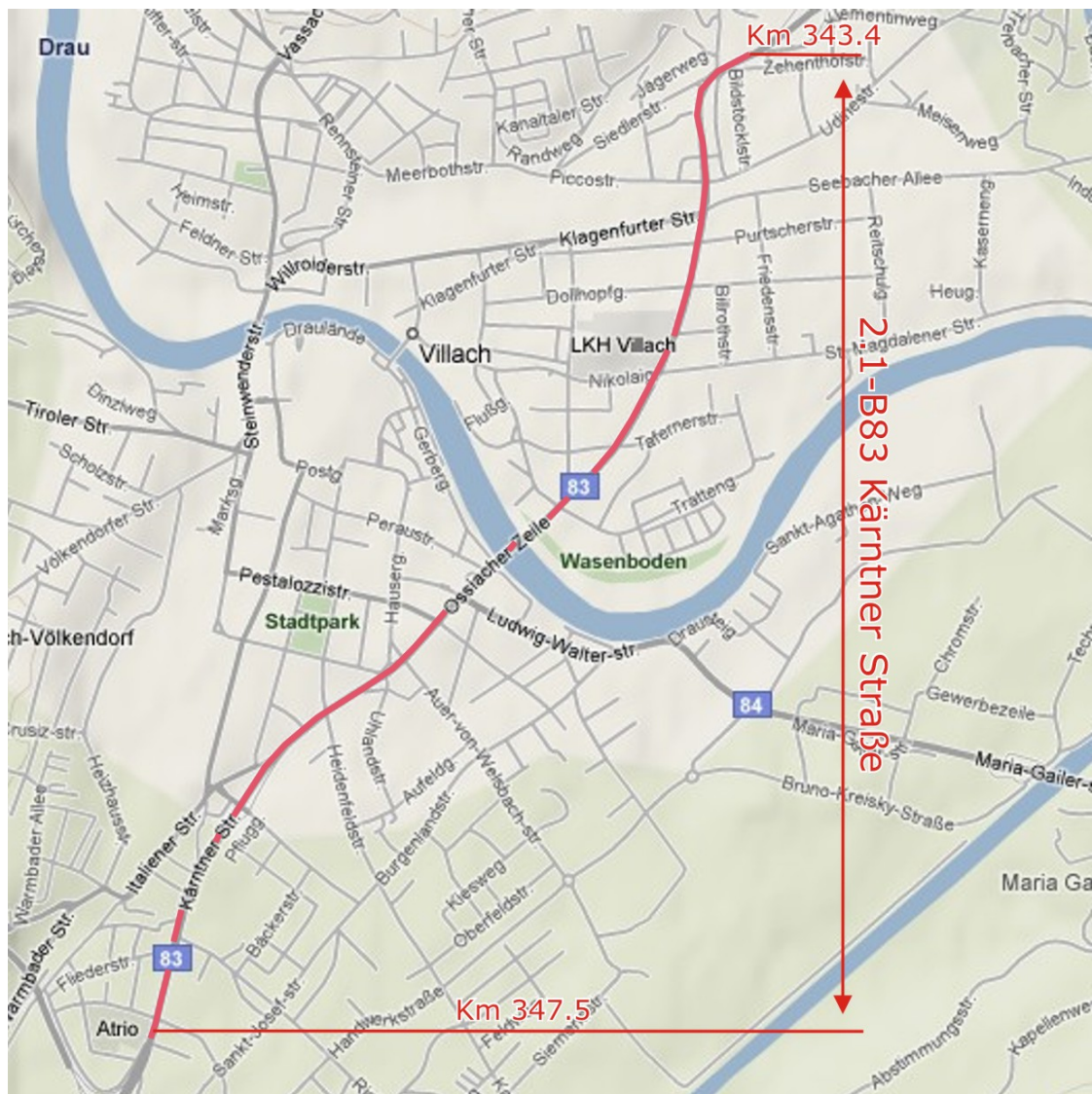


Abbildung 9.2.1-1 Darstellung des Untersuchungsabschnittes 2.1

Maßnahmenbündel

Das Maßnahmenbündel zielt vor allem auf den Bereich von km 344,10 bis km 344,80 ab. Dort gibt es eine dichte Wohnbebauung und das LKH Villach grenzt dort ebenfalls an die B83. Im Maßnahmenbündel ist die Errichtung von Lärmschutzwänden vorgesehen.

Die Lärmschutzwände haben sich in einer ersten Erhebung vor Ort als eine mögliche Lösung herausgestellt. Die zwei Standpunkte sind in der Abb. 9.2.1-2 ersichtlich. Zusätzlich werden die über den Schwellenwert belasteten Wohnobjekte durch Lärmschutzfenster geschützt.

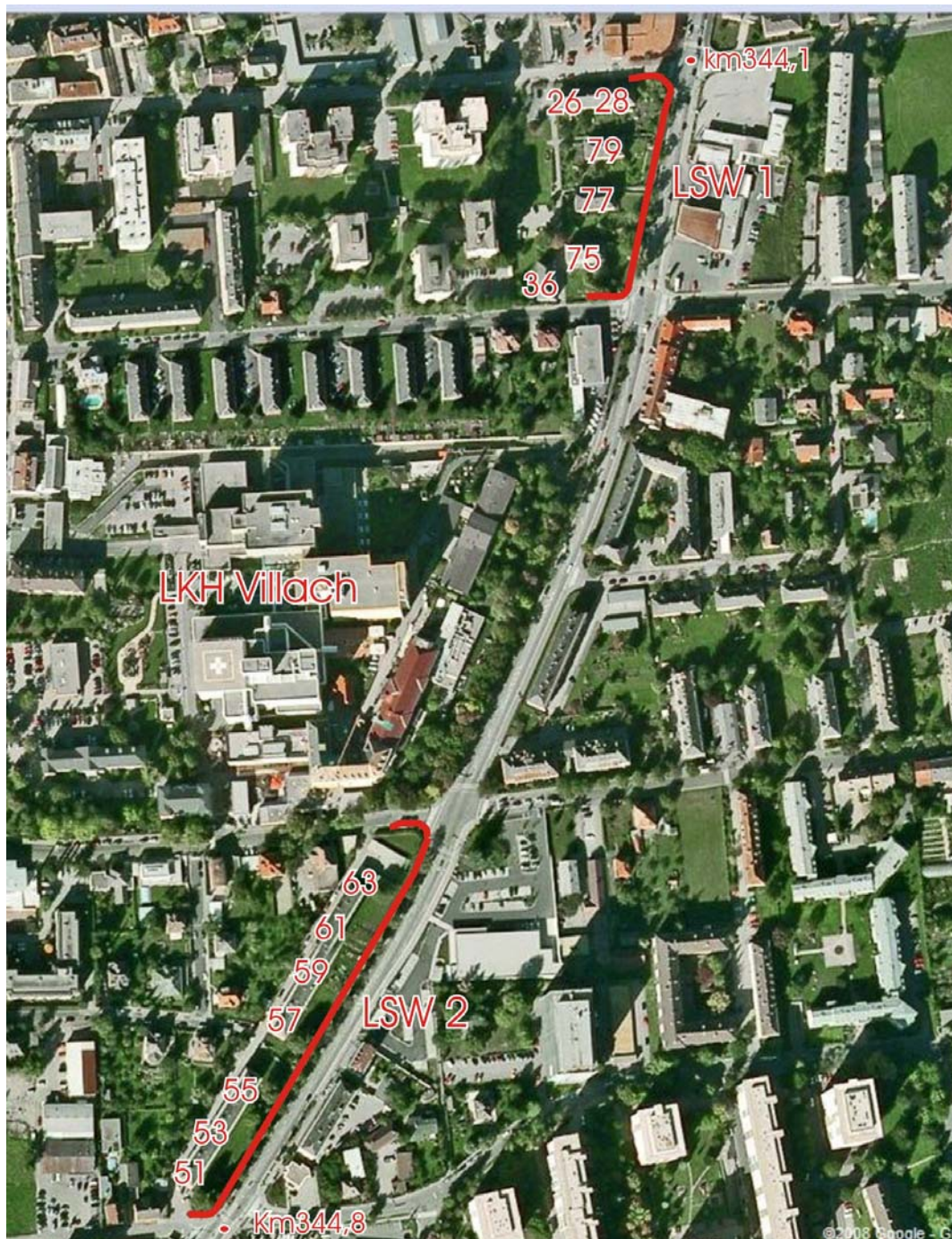


Abbildung 9.2.1-2 Übersicht über das Maßnahmenbündel

In der Tabelle 9.2.1-1 ist die Gesamtzahl der Hauptwohnsitze je Pegelzone, einmal ohne und einmal mit Maßnahmenbündel aufgelistet, zusätzlich ist die Summe jener Häuser, die Lärmschutzfenster benötigen angeführt. In den letzten beiden Zeilen ist ersichtlich, auf wie viele Hauptwohnsitze über dem Schwellenwert sich die jeweiligen Maßnahmen auswirken.

Tabelle 9.2.1-1 Zusammenfassung der Auswirkungen: Maßnahmenbündel

Zusammenfassung der Auswirkungen		Reduzierung												
B83: Ossiacherzeile und Kärtnerstraße, von km343,4 bis km347,5		5,00											[dB]	
Maßnahmen: Lärmschutzwände +Lärmschutzfenster	Anzahl HWS getrennt nach Pegelzonen (n)													
	Ohne Maßnahmen							Mit Maßnahmen						
	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Summe der HWS in den Pegelbereichen:	5763	461	638	4	0	0	0	5889	347	626	4	0	0	0
Summe der HWS über dem Schwellenwert:	1103							977						
Summe der HWS:	6866							6866						
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen < 55[dB] :								33						
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen > 55[dB] :								59						
Summe der HWS die von den Maßnahmen betroffen sind:								151						

Die Kostenschätzung ergibt für das Maßnahmenbündel einen Betrag von rund 2.360.000 € (LSW 1 =120.000€, LSW 2= 150.000€, Lärmschutzfenster 2.090000 €)

Im Diagramm Abb. 9.2.1-3 ist die Anzahl und die Verteilung der Hauptwohnsitze über dem Schwellenwert, einmal im Ist Zustand und einmal mit dem Maßnahmenbündel aufgezeigt.

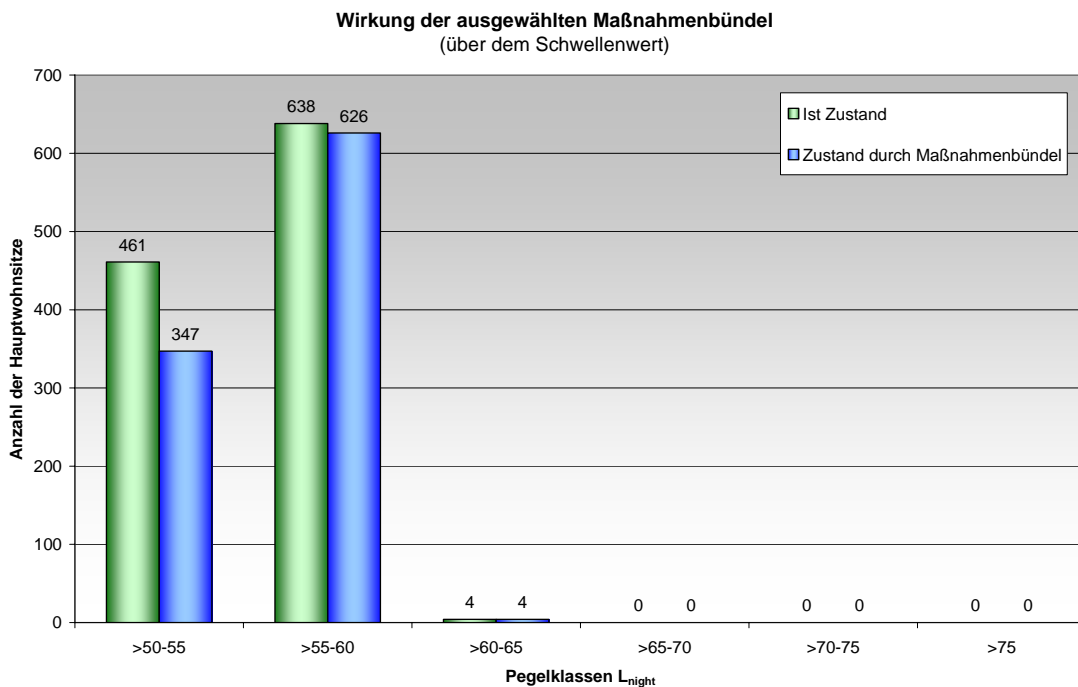


Abbildung 9.2.1-3 Vergleich der Anzahl der Hauptwohnsitze ohne und mit Maßnahmenbündel

9.2.2 B84-Faakerseestraße von km 0,00 bis km 2,00 (Abschnitt 2.2)



Abbildung 9.2.2-1 Darstellung des Untersuchungsabschnittes 2.2

Maßnahmenbündel

Eine Kombination aus Lärmschutzwänden und Tempo 30 km/h nachts ist eine Möglichkeit, den Verkehrslärm im Einflussbereich der B84 effektiv zu reduzieren (siehe Abb. 9.2.2-2), zusätzlich werden Lärmschutzfenster für alle über dem Schwellenwert verbleibenden Hauptwohnsitze vorgesehen.



Abbildung 2.2-2 Übersicht über das Maßnahmenbündel

Tempolimits sind von der örtlich zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde zu verordnen. Dazu ist ein entsprechendes Ermittlungsverfahren durchzuführen, wobei vor der Erlassung der Verordnung die rechtlichen Kriterien nach StVO (ungehinderte Benüt-

zung der Verkehrswege einerseits, Fernhaltung von Gefahren und Belästigungen von Bevölkerung und Umwelt andererseits) abzuwägen sind.

Bei zeitlich beschränkten Tempolimits (z.B. „nachts“) ist zu berücksichtigen, dass in den nicht betroffenen Zeiträumen die Immissionssituation unverändert bleibt. Eine relevante Entlastung wird nur dann erreicht, wenn zuvor die maßgebliche Belastung nur im Zeitraum der Beschränkung vorhanden war, bzw. empfunden wurde (z.B. gestörte Ruhephasen nachts).

Eine Kosteneinsparung wird nur dann erreicht, wenn die Straßenanrainer wegen einer real empfundenen Entlastung, auf die Beantragung von objektseitigem Lärmschutz verzichten.

In der Tabelle 9.2.2-1 ist die Gesamtzahl der Hauptwohnsitze je Pegelzone, einmal ohne und einmal mit Maßnahmenbündel aufgelistet, zusätzlich ist die Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen angeführt. In den letzten beiden Zeilen ist ersichtlich auf wie viele Hauptwohnsitze über dem Schwellenwert, sich die jeweilige Maßnahme auswirkt. Hier ist jedoch anzumerken, dass durch passive Schutzmaßnahmen keine Auswirkungen an den Fassadenpegeln entstehen.

Tabelle 9.2.2-1 Zusammenfassung der Auswirkungen: Maßnahmenbündel

Zusammenfassung der Auswirkungen	Tempo 30km/h							Lärmschutzwand							
B84: Ludwig-Walter-Straße und Maria-Gailer-Straße von km0,00 bis km2,00	5,29							5,00							[dB]
Maßnahmen: Tempo 30km/h in der Nacht + Lärmschutzwände + LSF	Anzahl HWS getrennt nach Pegelzonen (n)														
	Ohne Maßnahmen							Mit Maßnahmen							
	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
Summe der HWS in den Pegelbereichen:	818	111	287	22				900	292	40	6				
Summe der HWS über dem Schwellenwert:	420							338							
Summe der HWS:	1238							1238							
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen < 55[dB] :								27							
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen > 55[dB] :								8							
Summe der HWS die von den Maßnahmen betroffen sind:								1084							

Eine Kostenschätzung ergibt 550.000€ für die Lärmschutzfenster und 70.000€ für die Lärmschutzwand, in Summe also 620.000€.

Im Diagramm Abb. 9.2.2-3 ist die Anzahl und die Verteilung der Hauptwohnsitze über dem Schwellenwert, einmal im Ist Zustand und einem mit dem Maßnahmenbündel aufgezeigt.

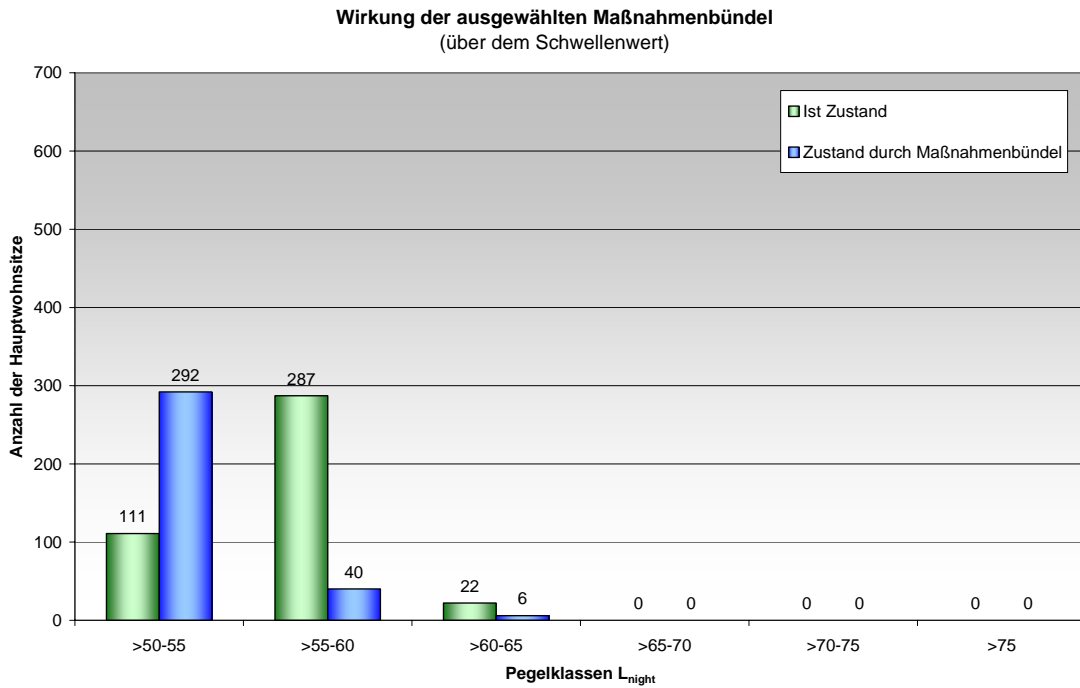


Abbildung 9.2.2-3 Vergleich der Anzahl der Hauptwohnsitze ohne und mit Maßnahmenbündel

9.2.3 B84-Faakerseeestraße von km 2,00 bis km 2,90 (Abschnitt 2.3)



Abbildung 9.2.3-1 Darstellung des Untersuchungsabschnittes 2.3

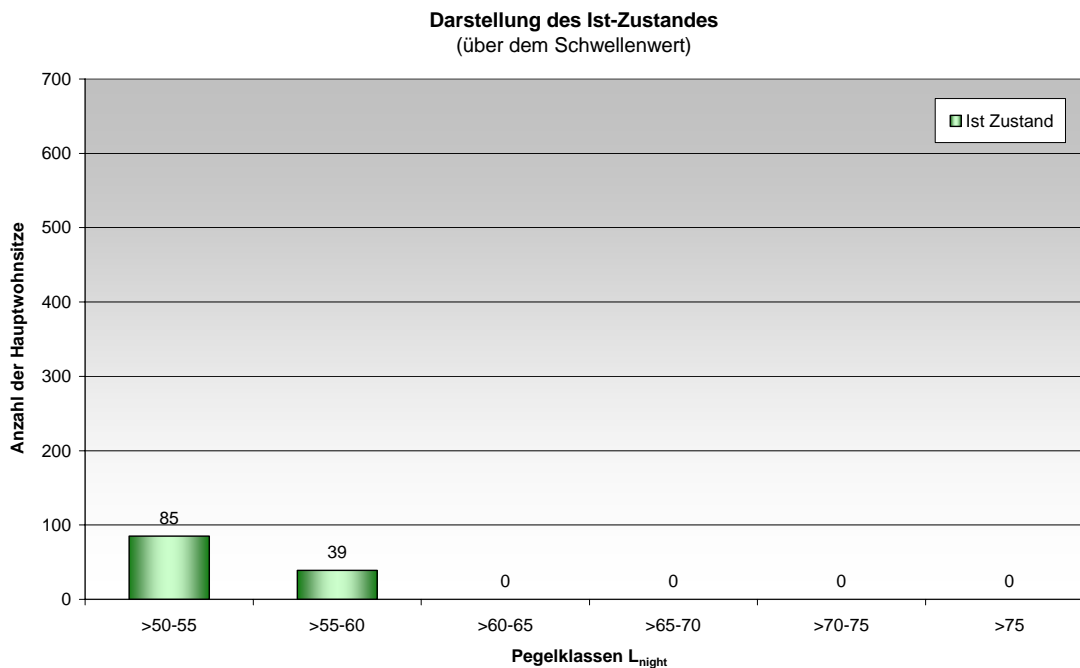


Abbildung 9.2.3-2 Darstellung des Ist-Zustandes

Maßnahmenbündel

In diesem Maßnahmenbündel ist die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

In der Tabelle 9.2.3-1 ist die Gesamtzahl der Hauptwohnsitze je Pegelzone einmal ohne und einmal mit Maßnahmenbündel aufgelistet, zusätzlich ist die Summe jener Häuser, die Lärmschutzfenster benötigen angeführt. Hier ist jedoch anzumerken, dass durch Lärmschutzfenster keine Auswirkungen an den Fassadenpegeln entstehen.

Tabelle 9.2.3-1 Zusammenfassung der Auswirkungen: Maßnahmenbündel

Zusammenfassung der Auswirkungen		keine Reduzierung													
B84 Faakerseestraße von km 2,00 bis km 3,00		0,00													[dB]
keine Maßnahme:	Anzahl HWS getrennt nach Pegelzonen (n)														
	Ohne Maßnahmen							Mit Maßnahmen							
	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
Summe der HWS in den Pegelbereichen:	x	85	39	0	0	0	0	x	85	39	0	0	0	0	
Summe der HWS über dem Schwellenwert:	124							124							
Summe der HWS:	124							124							
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen < 55[dB] :	23														
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen > 55[dB] :	5														
Summe der HWS die von der Maßnahme betroffen sind:	0														

Die Kostenschätzung ergibt einen Betrag von 220.000 € das für Maßnahmenbündel.

9.2.4 Genottealle – Steinwenderstraße (Abschnitt 2.4)

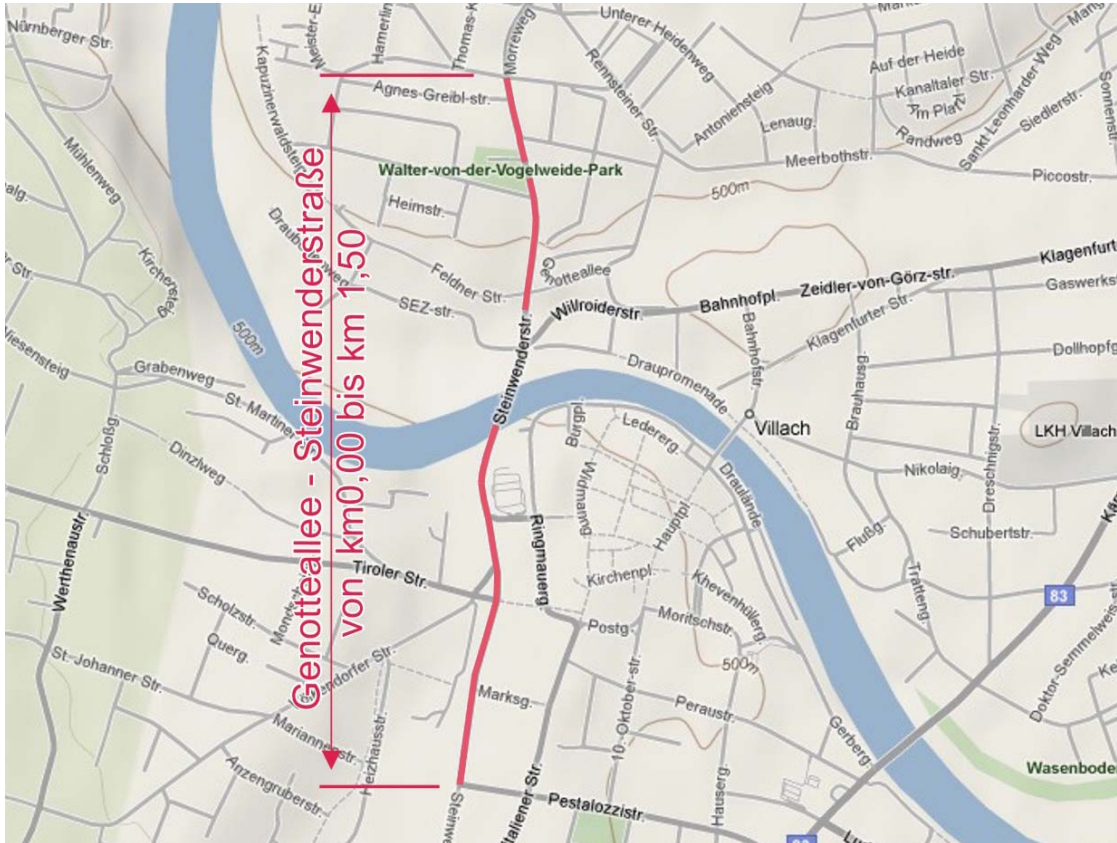


Abbildung 9.2.4-1 Darstellung des Untersuchungsabschnittes 2.4

Darstellung des Ist-Zustandes
(über dem Schwellenwert)

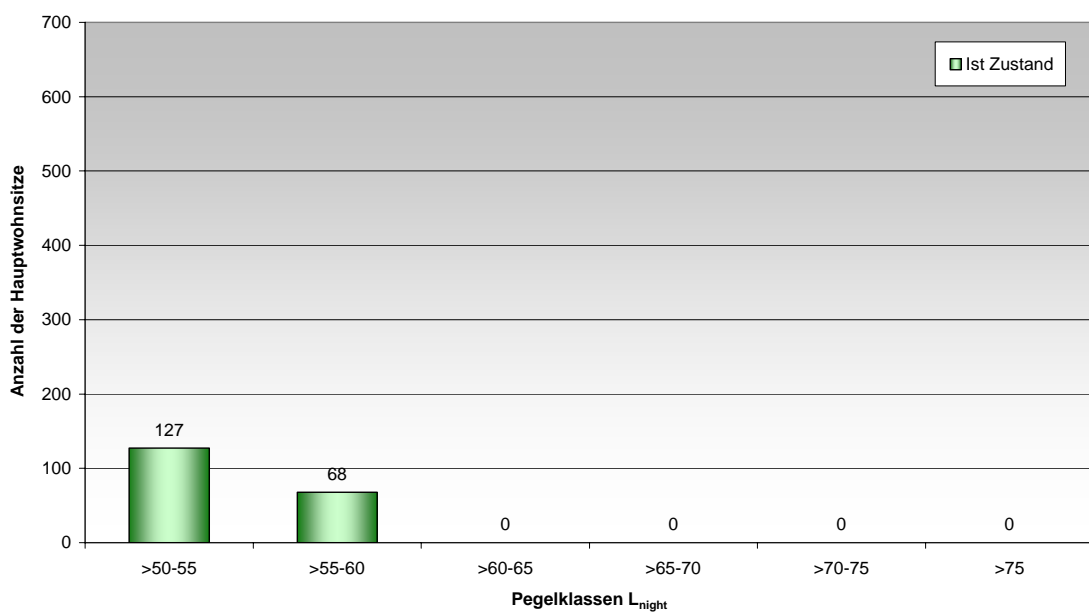


Abbildung 9.2.4-2 Darstellung des Ist-Zustandes

In diesem Maßnahmenbündel ist die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

In der Tabelle 9.2.4-1 ist die Gesamtzahl der Hauptwohnsitze je Pegelzone, einmal ohne und einmal mit Maßnahmenbündel aufgelistet, zusätzlich ist die Summe jener Häuser, die Lärmschutzfenster benötigen angeführt. Hier ist jedoch anzumerken, dass durch Lärmschutzfenster keine Auswirkungen an den Fassadenpegeln entstehen.

Tabelle 9.2.4-1 Zusammenfassung der Auswirkungen: Maßnahmenbündel

Zusammenfassung der Auswirkungen		keine Reduzierung												
Genotzteile und Steinwenderstraße von km 0,00 bis km 1,50		0,00 [dB]												
Maßnahmen: Passivschutz Lärmschutzfenster	Anzahl HWS getrennt nach Pegelzonen (n)													
	Ohne Maßnahmen							Mit Maßnahmen						
	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Summe der HWS in den Pegelbereichen:	1585	127	68	0	0	0	0	1585	127	68	0	0	0	0
Summe der HWS über dem Schwellenwert:	195							195						
Summe der HWS:	1780							1780						
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen < 55[dB] :								10						
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen > 55[dB] :								10						
Summe der HWS die von der Maßnahme betroffen sind:								0						

Die Kosten für das Maßnahmenbündel erreichen einen Betrag von 360.000 €.

9.3 STADTGEMEINDE SPITTAL AN DER DRAU



Abbildung 9.3.1-1 Übersicht über das Untersuchungsgebiet Spittal an der Drau

In Summe liegen in dem 3,15 km langen Untersuchungsabschnitt 766 Hauptwohnsitze über dem Schwellenwert. Die Anteile in den einzelnen Pegelklassen sind im Diagramm Abb. 9.3.1-2 ersichtlich.

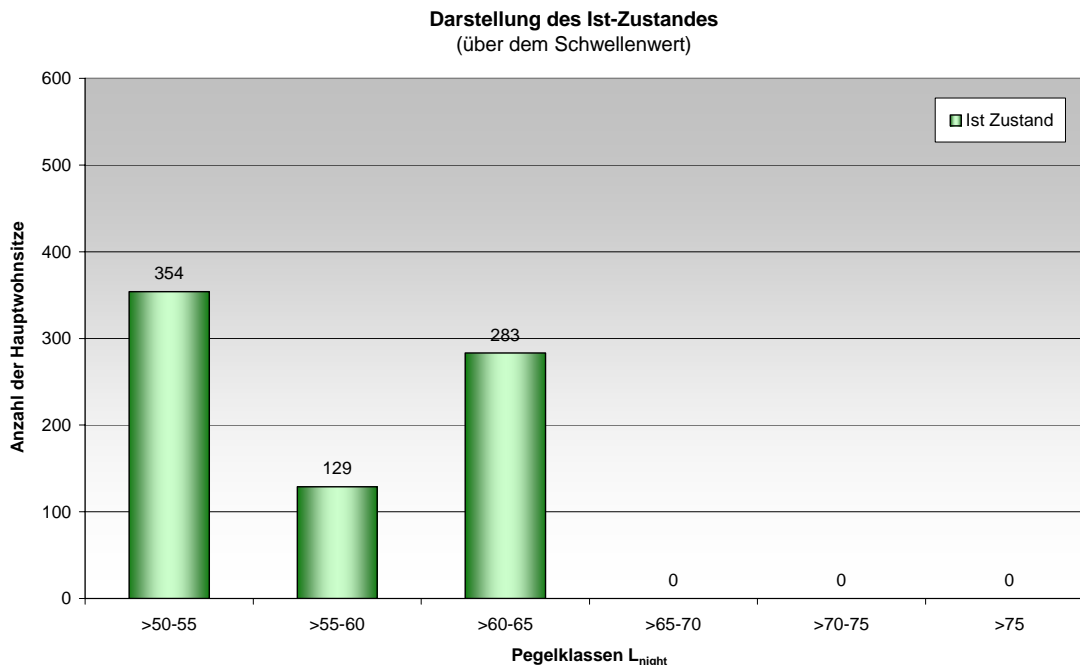


Abbildung 9.3.1-2 Darstellung des Ist-Zustandes

Maßnahmenbündel

In diesem Maßnahmenbündel ist die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

In der Tabelle 9.3.1-1 ist die Gesamtzahl der Hauptwohnsitze je Pegelzone, einmal ohne und einmal mit Maßnahmenbündel aufgelistet, zusätzlich ist die Summe jener Häuser, die Lärmschutzfenster benötigen angeführt. Hier ist jedoch anzumerken, dass durch Lärmschutzfenster keine Auswirkungen an den Fassadenpegeln entstehen.

Tabelle 9.3.1-1 Zusammenfassung der Auswirkungen: Maßnahmenbündel

Zusammenfassung der Auswirkungen								keine Reduzierung						
B100 Drautal Schnellstraße								0,00 [dB]						
Maßnahmen:	Anzahl HWS getrennt nach Pegelzonen (n)													
	Ohne Maßnahmen							Mit Maßnahmen						
	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Summe der HWS in den Pegelbereichen:	x	354	129	283	0	0	0	x	354	129	283	0	0	0
Summe der HWS über dem Schwellenwert:	766							766						
Summe der HWS:	766							766						
Summe der HWS die Lärmschutzfenster benötigen < 55[dB] :								354						
Summe der HWS die Lärmschutzfenster benötigen > 55[dB] :								412						
Summe der HWS die von der Maßnahme betroffen sind:								0						

Die Kostenschätzung für Maßnahmenbündel ergibt einen Betrag von 1.560.000 €

9.4 STADTGEMEINDE WOLFSBERG

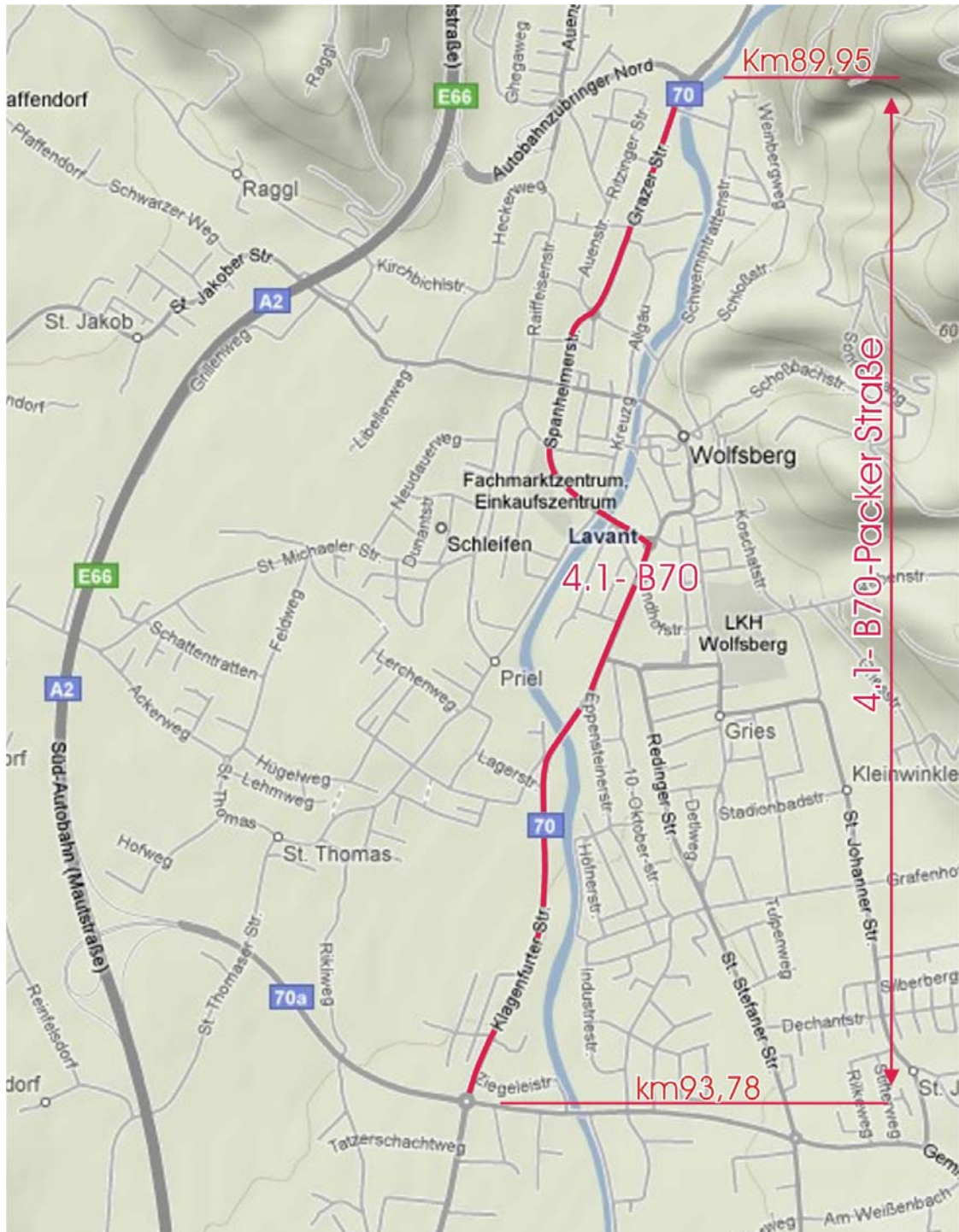


Abbildung 9.4.1-1 Übersicht über das Untersuchungsgebiet Wolfsberg

Derzeit liegen für 403 hauptgemeldete Anrainer die Fassadenpegel in der Nacht über dem Schwellenwert. Die maximalen Pegel erreichen bis zu 65 dB. Im Diagramm Abb. 9.4.1-2 ist ersichtlich in welchen Pegelklassen wie viele der Hauptwohnsitze liegen.

Maßnahmenbündel

In diesem Maßnahmenbündel ist die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Aufgrund der aggregierten Daten für den Untersuchungsabschnitt kann die Wirkung nur abgeschätzt werden.

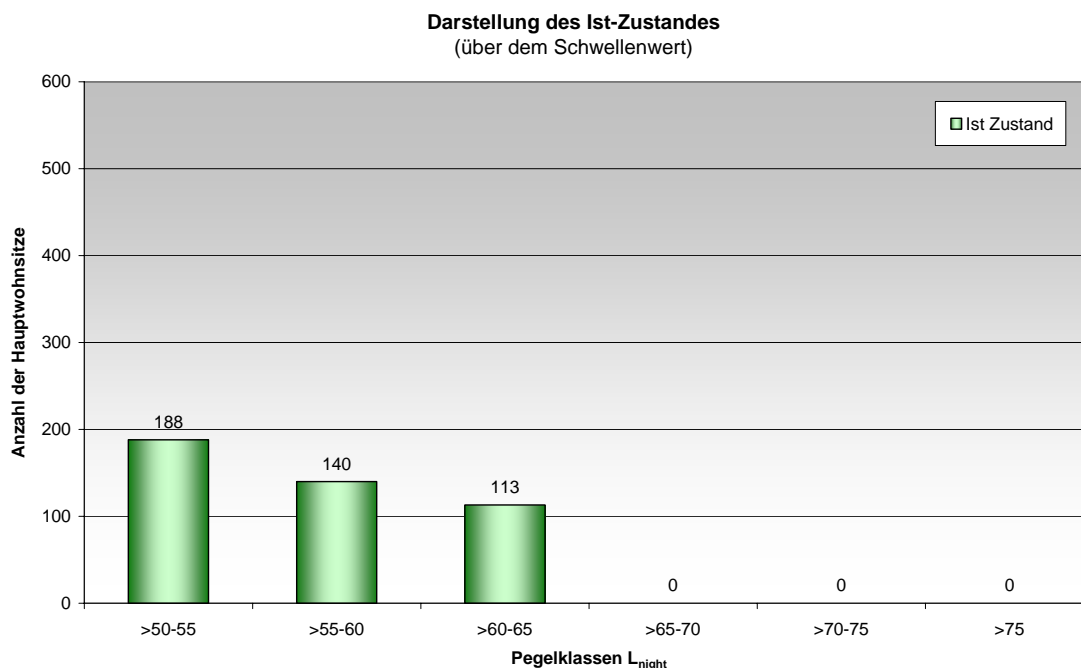


Abbildung 9.4.1-2 Darstellung des Ist-Zustandes

In diesem Maßnahmenbündel ist die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

In der Tabelle 9.4.1-1 ist die Gesamtzahl der Hauptwohnsitze je Pegelzone, einmal ohne und einmal mit dem Maßnahmenbündel aufgelistet, zusätzlich ist die Summe der Häuser, die Lärmschutzfenster benötigen angeführt. Hier ist jedoch anzumerken, dass Lärmschutzfenster keine Auswirkungen auf die Fassadenpegel bewirken.

Tabelle 9.4.1-1 Zusammenfassung der Auswirkungen: Maßnahmenbündel

Zusammenfassung der Auswirkungen		keine Reduzierung												
B70: Packer Straße von km 89, 95 bis km 93,78		0,00 [dB]												
Maßnahmen: Lärmschutzfenster	Anzahl HWS getrennt nach Pegelzonen (n)													
	Ohne Maßnahmen							Mit Maßnahmen						
	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Summe der HWS in den Pegelbereichen:	1051	188	140	113	0	0	0	1051	188	140	113	0	0	0
Summe der HWS über dem Schwellenwert:	441							441						
Summe der HWS:	1492							1492						
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen < 55[dB] :								107						
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen > 55[dB] :								31						
Summe der HWS die von den aktiven Maßnahmen betroffen sind:								0						

Die Kostenermittlung ergibt für das Maßnahmenbündel 910.000€.

9.5 GEMEINDE EBENTHAL

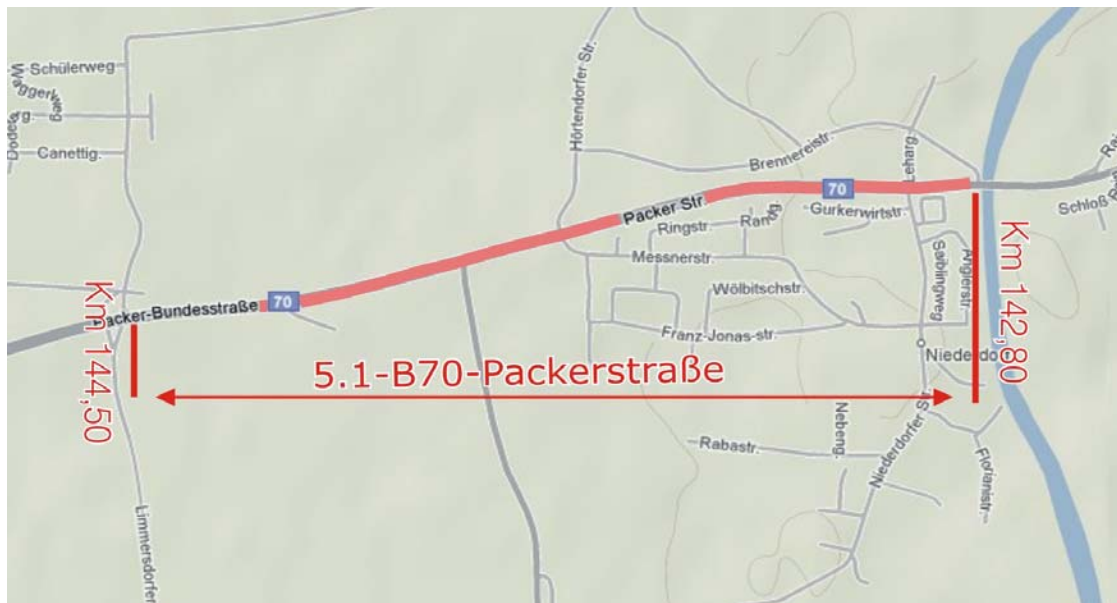


Abbildung 9.5.1-1 Übersicht über das Untersuchungsgebiet Ebenthal

Maßnahmenbündel

Dieses Maßnahmenbündel umfasst die Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h von km 143,04 bis km 143,7 erweitert und die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen. Dadurch entsteht im Bereich der Wohnbebauung eine Lärmemissionsverringerng von etwa 1,40 dB.

Tempolimits sind von der örtlich zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde zu verordnen. Dazu ist ein entsprechendes Ermittlungsverfahren durchzuführen, wobei vor der Erlassung der Verordnung die rechtlichen Kriterien nach StVO (ungehinderte Benützung der Verkehrswege einerseits, Fernhaltung von Gefahren und Belästigungen von Bevölkerung und Umwelt andererseits) abzuwägen sind.

In der Tabelle 9.5.1-1 ist die Gesamtzahl der Hauptwohnsitze je Pegelzone, einmal ohne und einmal mit Maßnahmenbündel aufgelistet, zusätzlich ist die Summe der Häuser, die Lärmschutzfenster benötigen angeführt. In der letzten Zeile ist angeführt auf wie viele Hauptwohnsitze über dem Schwellenwert sich die jeweilige Maßnahme auswirkt. Hier ist jedoch anzumerken, dass durch passive Schutzmaßnahmen keine Auswirkungen an den Fassadenpegeln entstehen.

Tabelle 9.5.1-1 Zusammenfassung der Auswirkungen: Maßnahmenbündel

Zusammenfassung der Auswirkungen								Reduzierung						
B70: Packerstraße, von km142,8 bis km144,50								1,40 [dB]						
Maßnahmen: Tempo 70 km/h + Lärmschutzfenster	Anzahl HWS getrennt nach Pegelzonen (n)													
	Ohne Maßnahmen							Mit Maßnahmen						
	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Summe der HWS in den Pegelbereichen:	215	95	57	27	0	0	0	255	63	65	11	0	0	0
Summe der HWS über dem Schwellenwert:	179							139						
Summe der HWS:	394							394						
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen < 55[dB] :								24						
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen > 55[dB] :								21						
Summe der HWS die von den aktiven Maßnahmen betroffen sind:								342						

Für das Maßnahmenbündel ergibt die Kostenschätzung einen Betrag von 280.000 €. Die Auswirkungen dieser kurzfristigen Maßnahme sind in den unterschiedlichen Pegelklassen deutlich zuerkennen.

Im Diagramm Abb. 9.5.1-2 ist die Anzahl und die Verteilung der Hauptwohnsitze über dem Schwellenwert, einmal im Ist Zustand und einem mit dem Maßnahmenbündel aufgezeigt.

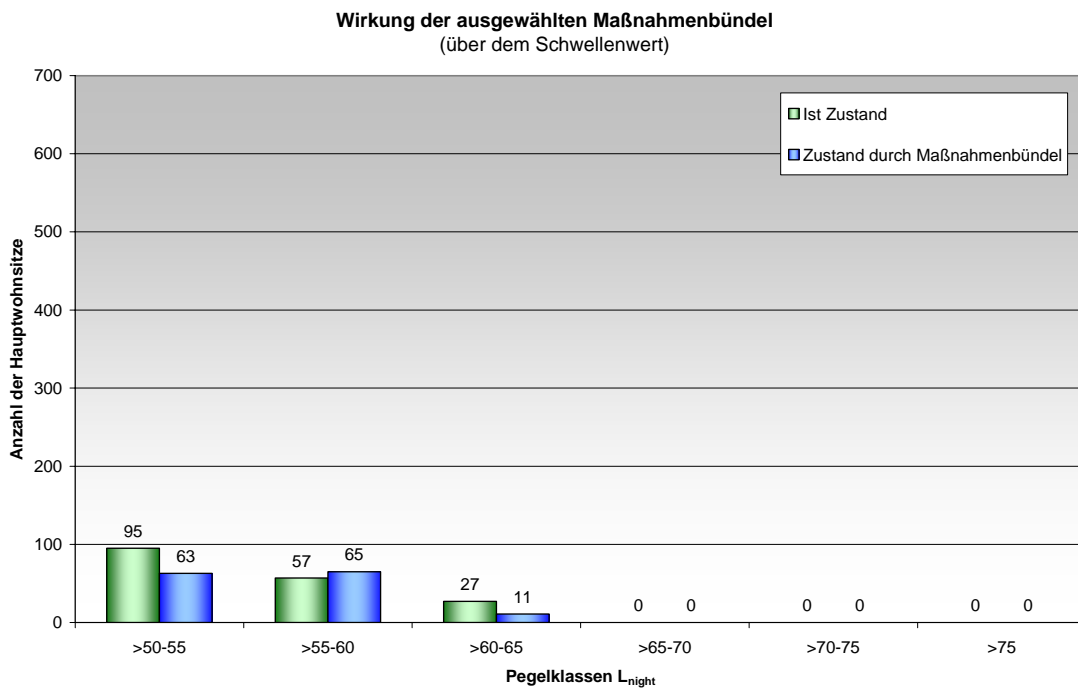


Abbildung 9.5.1-2 Anteil der Hauptwohnsitze in den Pegelklassen ohne und mit dem Maßnahmenbündel

9.6 GEMEINDE KÖTTMANNSDORF

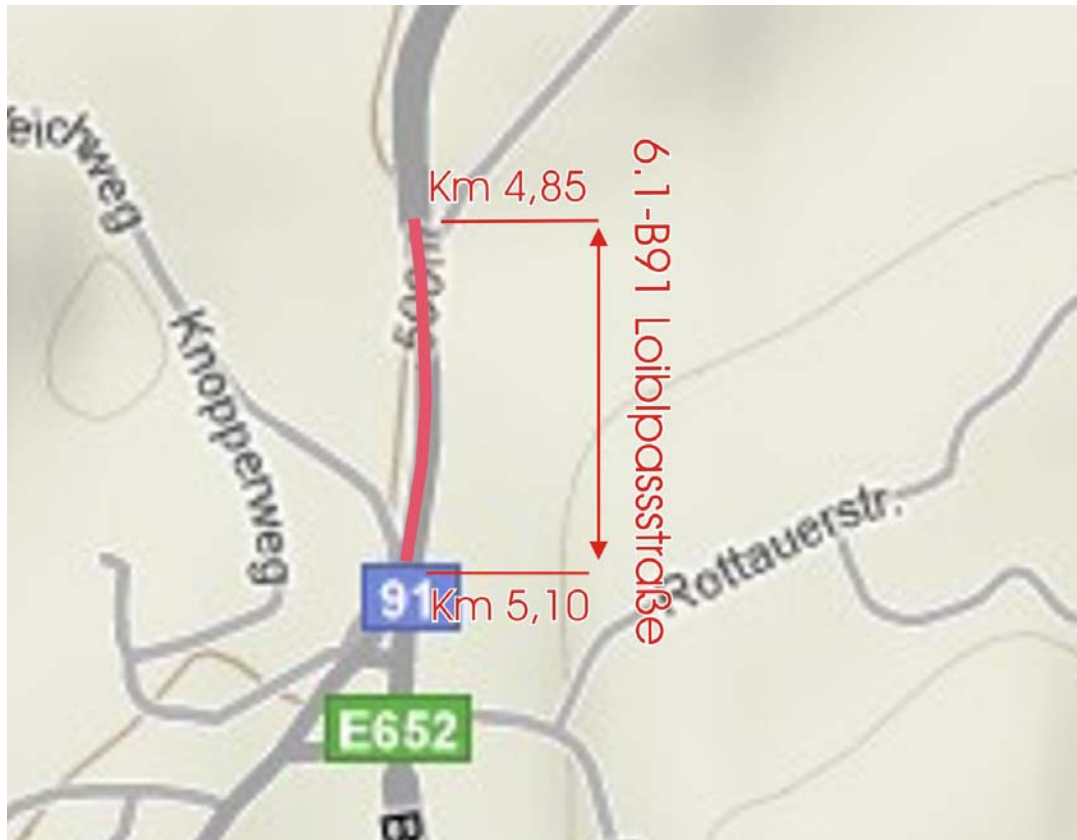


Abbildung 9.6.1-1 Übersicht über das Untersuchungsgebiet Köttmannsdorf

Derzeit liegen alle der insgesamt 32 Hauptwohnsitze, aus dem Untersuchungsgebiet, über dem Schwellenwert. Im Diagramm Abb. 9.6.1-2 ist ersichtlich in welchen Pegelzonen wie viele der einzelnen Hauptwohnsitze zu liegen kommen.

Darstellung des Ist-Zustandes
(über dem Schwellenwert)

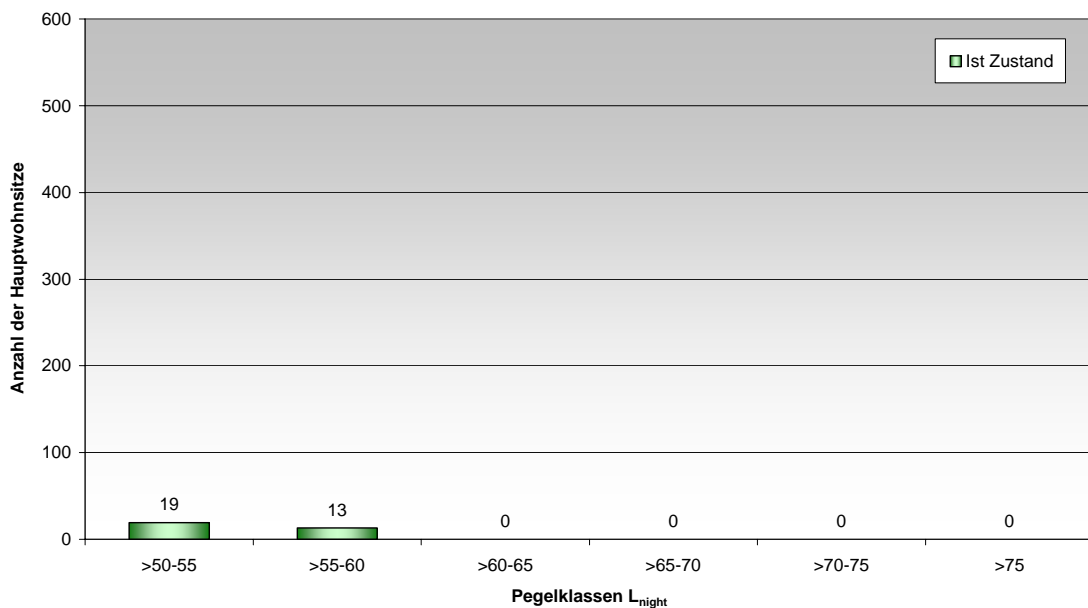


Abbildung 9.6.1-2 Darstellung des Ist-Zustandes

Maßnahmenbündel

In diesem Maßnahmenbündel ist die Förderung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

In der Tabelle 9.6.1-1 ist die Gesamtzahl der Hauptwohnsitze je Pegelzone, einmal ohne und einmal mit dem Maßnahmenbündel aufgelistet, zusätzlich ist die Summe der Häuser, die Lärmschutzfenster benötigen angeführt. Hier ist jedoch anzumerken, dass Lärmschutzfenster keine Auswirkungen auf die Fassadenpegel bewirken.

Tabelle 9.6.1-1 Zusammenfassung der Auswirkungen: Maßnahmenbündel

Zusammenfassung der Auswirkungen								keine Reduzierung						
B91: Loiblpass Straße, von km4,85 bis km5,00								0,00 [dB]						
Maßnahmen: Passivschutz Lärmschutzfenster	Anzahl HWS getrennt nach Pegelzonen (n)													
	Ohne Maßnahmen							Mit Maßnahmen						
	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	<50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Summe der HWS in den Pegelbereichen:	0	19	13	0	0	0	0	0	19	13	0	0	0	0
Summe der HWS über dem Schwellenwert:	32							32						
Summe der HWS:	32							32						
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen < 55[dB] :								7						
Summe der Häuser die Lärmschutzfenster benötigen > 55[dB] :								6						
Summe der HWS über dem Schwellenwert, die von den Lärmschutzwänden betroffen sind:								0						
Summe der HWS die von Tempo 30[km/h] betroffen sind:								0						

Die geschätzten Kosten belaufen sich auf 60.000 € für das Maßnahmenbündel.

10. ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN

Die Vorbeifahrtsgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen hat einen wesentlichen Einfluss auf die Lärmemissionen. Die Reduktion der Geschwindigkeit ist deshalb eine besonders wirksame Maßnahme im Rahmen der Aktionsplanung. Die Zuständigkeit für die Umsetzung dieser Maßnahme liegt allerdings nicht beim Land Kärnten sondern bei den jeweiligen Behörden (Bezirkshauptmannschaft, Polizei).

Ebenso obliegt die Verordnung von Fahrverboten für Schwerfahrzeuge auf einzelnen Streckenabschnitten nicht nur der Landesregierung sondern auch den Bezirkshauptmannschaften.

Vor der Erlassung der angesprochenen Verordnungen ist von der jeweils zuständigen Behörde ein entsprechendes Ermittlungsverfahren durchzuführen, bei dem die rechtlichen Kriterien nach StVO (ungehinderte Benützung der Verkehrswege einerseits, Fernhaltung von Gefahren und Belästigungen von Bevölkerung und Umwelt andererseits) abzuwägen sind.

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

11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

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

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

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

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

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

Verkehrsplanung

- Verkehrspolitik (verkehrspolitische Leitlinien): In künftigen Revisionen dieser Rahmenplanung wird der Schutz vor Verkehrslärm verstärkt zu berücksichtigen sein.
- Netzplanung: Bei der Planung von Verkehrsinfrastruktur ist bei der Netzgestaltung auf den Lärmschutz Rücksicht zu nehmen
- ÖPNV-Planung: Die weitere Attraktivierung des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln kann durch die Veränderung der Verkehrsmittelwahl die Reduktion von Verkehrslärm unterstützen, daraus ergibt sich die Notwendigkeit nach einer intensiven Förderung des öffentlichen Verkehrs.
- Angebot Park+Ride: Durch eine weitere Verbesserung des Angebots an Park+Ride-Möglichkeiten können erfahrungsgemäß die Kfz-Fahrten in den Zentrumsbereichen von Städten reduziert werden. Das Angebot an Stellplätzen sollte dabei soweit wie möglich in die Region gelegt werden, um den Anteil des Pkw an der gesamten Weglänge möglichst gering zu halten. Mit dem Angebot an P+R-Stellplätzen muss auch das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert werden.
- Planung Nichtmotorisierter Verkehr: Die Verbesserung des Angebots für den nichtmotorisierten Verkehr kann durch die Reduktion des Kfz-Verkehrs die Reduktion von Verkehrslärm unterstützen
- Planung Ruhender Verkehr: Durch entsprechende Planung und Information über den ruhenden Verkehr kann der Parksuchverkehr eingeschränkt werden
- Insgesamt sind in der Verkehrspolitik Maßnahmen zu setzen, die eine Veränderung des Modal Splits im Sinne der Verringerung des Kfz-Verkehrs beeinflussen.
- Auf übergeordneter Ebene (staatenübergreifende Regelungen) sind die Bemühungen zu einer Verringerung der Emissionsgrenzwerte in der Reifenlärm-Verordnung zu verstärken
- Überprüfung alternativer Mobilität (z.B. Elektromobilität, ...)

- Förderung des innerstädtischen Radverkehrs (z.B. Ausbau des Radwegenetzes, ...)
- Attraktivierung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene: Wesentliche Projekte im Land Kärnten sind dafür:
 - Umsetzung der Koralmbahn
 - Umsetzung der Zentralraum-Hochleistungsstrecke auf der vorgeschlagenen Trasse

Raumplanung

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

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

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

12. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN

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

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

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

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

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

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

Ergebnisse der Aktionsplanung nach Realisierung der vorgesehenen Maßnahmen (Darstellung bezogen auf Fassadenpegel):

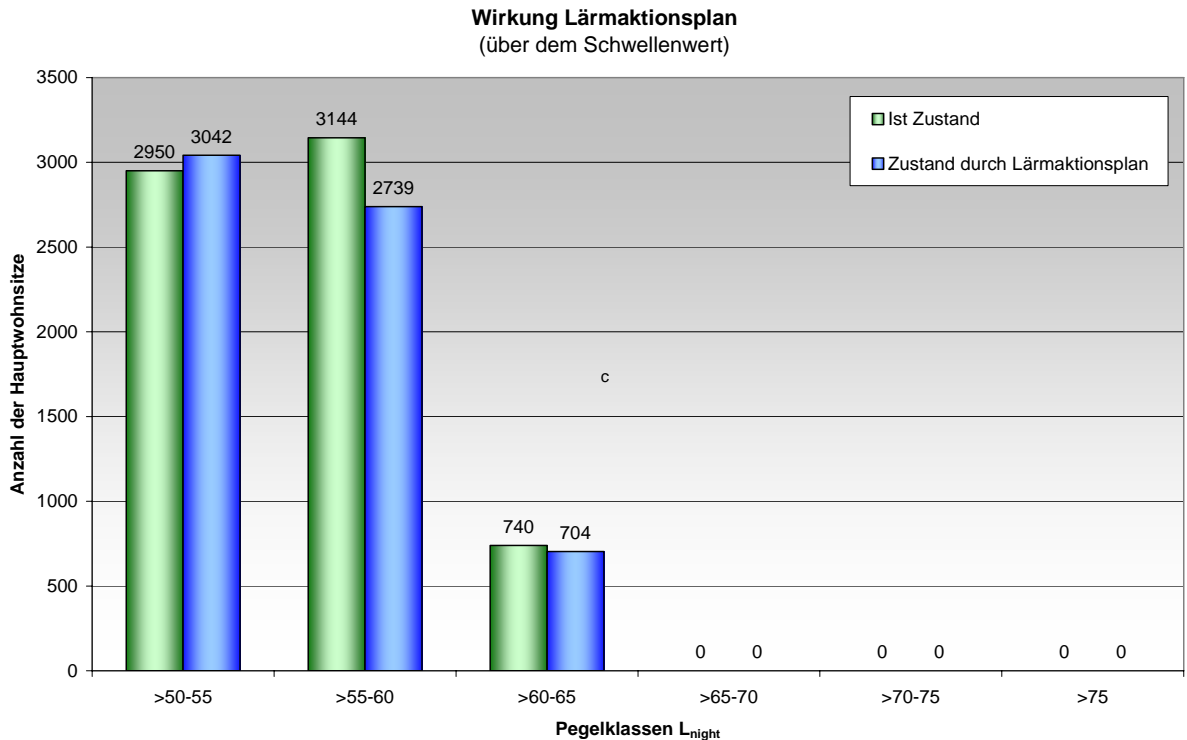


Abb. 14.1 Wirkung der Lärmaktionsplanung: Gesamtübersicht für Kärnten

SUMME IST ZUSTAND = 6834 HWS¹

SUMME nach den Maßnahmen des Lärmaktionsplans (ohne objektseitige Maßnahmen) = 6485 HWS

Zusätzlich ergibt sich für die HWS über dem Schwellenwert eine Verschiebung zu niedrigeren Pegeln und in niedrigere Pegelklassen.

Durch objektseitige Schutzmaßnahmen ergeben sich keine Auswirkungen an den Fassadenpegeln. Als Basislösung der Aktionsplanung dient jedoch die Förderung von objektseitigen Maßnahmen. Unter deren Berücksichtigung ist davon auszugehen, dass ein Großteil aller Betroffenen geschützt werden kann.

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

¹ HWS...Hauptwohnsitz; zu verstehen als „Einwohner, mit Hauptwohnsitz gemeldet“

15. BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN

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

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

16. KURZE ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPANS

Das Planungsgebiet für den Aktionsplan umfasst größtenteils Straßenabschnitte, die auf Landesstraßen liegen.

Im Verantwortungsbereich des Landes Kärnten liegen 61 km Landesstraßen, für die bereits strategische Lärmkarten erstellt wurden.

Im Verantwortungsbereich der Stadt Villach liegen Gemeindestraßen mit einer Länge von rund 1,5km.

Auf den im Planungsbereich befindlichen Straßenabschnitten wurden bereits Lärmschutzwände mit einer Länge von mehr als 4km errichtet. Die Förderung von Lärmschutzfenstern umfasst einen Betrag von insgesamt rund 1,60 Mio. € innerhalb der letzten 23 Jahre.

Der Aktionsplan zur Reduzierung der Belastung durch Umgebungslärm umfasst Maßnahmenbündel die sich je nach Rahmenbedingungen aus den Einzelmaßnahmen

- objektseitige Schutzmaßnahmen,
- straßenseitige Schutzmaßnahmen,
- Tempolimits und
- Fahrverbote für Schwerfahrzeuge

zusammensetzen. Die Einschränkungen zu diesen Maßnahmen sind zu beachten (siehe Kapitel 9).

Langfristig wird dem Aspekt des Lärmschutzes ein hoher Stellenwert bei der Revision der verkehrspolitischen Leitlinien und der raumplanerischen Konzepte eingeräumt.

Bei Anwendung der vorgeschlagenen Maßnahmenbündeln ist davon auszugehen, dass ein Großteil aller Betroffenen geschützt werden kann. Die Anzahl der Personen, für die die Fassadenpegel über dem Schwellenwert belastet sind, kann von bisher 6834 auf 6485 reduziert werden.

Die Kosten für die vorgesehenen Maßnahmen auf Landesstraßen werden aus dem Landesbudget gedeckt, die jährlichen Mittel sind jeweils vom Landtag im Rahmen des Voranschlages zu genehmigen.

Die Kosten für die vorgesehenen Maßnahmen auf Gemeindestraßen werden aus dem jeweiligen Gemeindebudget gedeckt, die jährlichen Mittel sind jeweils vom zuständigen Gremium im Rahmen des Voranschlages zu genehmigen.

Die Evaluierung der Umsetzung der Maßnahmen erfolgt durch die detaillierte Erfassung aller Maßnahmen im Land Kärnten und die Zuordnung zu jenen Straßenabschnitten, die im Aktionsplan Lärm erfasst sind.

Langfristig soll durch vorbeugende raum- und verkehrsplanerische Aspekte die Anzahl der von Lärmimmissionen betroffenen Anrainer reduziert werden.

Dabei kommt EU-weiten Regelung eine besondere Bedeutung zu, da wesentliche verkehrspolitische Rahmenbedingungen (z.B. Wegekostenrichtlinie, Richtlinie über Reifenlärm, usw.) über den nationalen Einflussbereich hinausgehen. Eine relevante Verlagerung von Anteilen des Straßengüterverkehrs auf die Schiene wird nur durch großräumig wirksame gesetzliche Grundlagen möglich sein.

Die Öffentlichkeit ist bei der Erstellung des Aktionsplanes durch die Auflage des Entwurfs, sowie durch die Möglichkeit der Abgabe von Stellungnahmen eingebunden.