

# UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2013

## TEIL 6B

### Salzburg Straßen Ballungsraum Salzburg



**STADT : SALZBURG**

Magistrat

Stadtplanung  
und Verkehr

**ENTWURF für die Einbindung der Öffentlichkeit  
gemäß Art. 8, Abs. 7 der Richtlinie 2002/49/EG  
über die Bewertung und Bekämpfung von Um-  
gebungslärm**

**Frist für Stellungnahmen: 25.12.2013**

## Dokumentstruktur

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

### Allgemeine Informationen

Allgemeiner Teil - Zusammenfassende Betroffenenauswertung

### Aktionsplanung Straßenverkehr

- Teil 1 **BMVIT** - A&S (Autobahnen und Schnellstraßen)
- Teil 2 **Burgenland** - Straßen außer A&S
- Teil 3 **Kärnten** - Straßen außer A&S
- Teil 4 **Niederösterreich** - Straßen außer A&S
- Teil 4B **Niederösterreich** - Straßen Ballungsraum Wien
- Teil 5 **Oberösterreich** - Straßen außer A&S
- Teil 5B **Oberösterreich** - Straßen Ballungsraum Linz
- Teil 6 **Salzburg** - Straßen außer A&S
- Teil 6B** **Salzburg** - Straßen Ballungsraum Salzburg
- Teil 7 **Steiermark** - Straßen außer A&S
- Teil 7B **Steiermark** - Straßen Ballungsraum Graz
- Teil 8 **Tirol** - Straßen außer A&S
- Teil 8B **Tirol** - Straßen Ballungsraum Innsbruck
- Teil 9 **Vorarlberg** - Straßen außer A&S
- Teil 10B **Wien** - Straßen Ballungsraum Wien

### Schienenverkehr

- Teil 11 **BMVIT** - Schienenstrecken
- Teil 12 **Wien** - Straßenbahnstrecken
- Teil 13 **Linz** - Straßenbahnstrecken
- Teil 14 **Graz** - Straßenbahnstrecken
- Teil 15 **Innsbruck** - Straßenbahnstrecken

### Flugverkehr

- Teil 16 **BMVIT** - Flughafen Wien
- Teil 17 **BMVIT** - Flughafen Linz
- Teil 18 **BMVIT** - Flughafen Graz
- Teil 19 **BMVIT** - Flughafen Salzburg
- Teil 20 **BMVIT** - Flughafen Innsbruck
- Teil 21 **BMVIT** - Flughafen Klagenfurt

### IPPC-Anlagen in Ballungsräumen

- Teil 22 **BMWA** - IPPC-Anlagen
- Teil 23 **BMLFUW** - IPPC-Anlagen

## INHALTSVERZEICHNIS

---

<b>1.</b>	<b>PLANUNGSGEBIET .....</b>	<b>7</b>
<b>2.</b>	<b>FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE .....</b>	<b>8</b>
<b>3.</b>	<b>GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN .....</b>	<b>8</b>
<b>4.</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN .....</b>	<b>8</b>
<b>5.</b>	<b>ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND.....</b>	<b>9</b>
<b>6.</b>	<b>ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN .....</b>	<b>9</b>
<b>7.</b>	<b>DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT .....</b>	<b>9</b>
<b>8.</b>	<b>BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG.....</b>	<b>11</b>
<b>9.</b>	<b>MAßNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG .....</b>	<b>12</b>
<b>9.1</b>	<b>Maßnahmen in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung .....</b>	<b>12</b>
9.1.1	Allgemeines: .....	12
9.1.2	Radverkehr .....	12
9.1.3	Verkehrsmanagement .....	12
9.1.4	Begegnungszonen .....	13
9.1.5	Parkraumbewirtschaftung Neu, Stellplatzverordnung .....	14
<b>9.2</b>	<b>Maßnahmen zu Verkehrsfluss und Infrastrukturbetrieb.....</b>	<b>15</b>
9.2.1	Netzoptimierung S-Bahn/Obus/Bus .....	15
<b>9.3</b>	<b>Maßnahmen in der Raumordnung.....</b>	<b>16</b>
9.3.1	Stadtstruktur.....	16
<b>9.4</b>	<b>Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung .....</b>	<b>17</b>
<b>9.5</b>	<b>Rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize.....</b>	<b>17</b>
9.5.1	Mobilitätsmanagement .....	17
<b>10.</b>	<b>ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN .....</b>	<b>18</b>
<b>11.</b>	<b>LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM.....</b>	<b>18</b>
<b>12.</b>	<b>VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN .....</b>	<b>19</b>
<b>13.</b>	<b>GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPLANS.....</b>	<b>19</b>

---

<b>14.</b>	<b>SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN.....</b>	<b>19</b>
<b>15.</b>	<b>BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN.....</b>	<b>19</b>
<b>16.</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPANS FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG .....</b>	<b>21</b>
<b>16.1</b>	<b>Bestehende Lärmschutzprogramme .....</b>	<b>21</b>
<b>16.2</b>	<b>Geplante Lärmschutzprogramme – Lärmaktionsplan .....</b>	<b>22</b>

## 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 und chronischer Lärm ist definitiv gesundheitsschädigend. Von einfacher 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 Strategiepapiers 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“.

## **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 Dringlichkeitsstufen 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.

Wie bereits erwähnt, wurde zum Stichtag 2007 die strategische Umgebungslärmkarte und darauf aufbauend ein Aktionsplan für die Stadt Salzburg erstellt. Die Maßnahmen des Aktionsplans (laut Umgebungslärmgesetz) stammen aus dem vom Gemeinderat bereits beschlossenen Maßnahmen (siehe Anlage) des Räumlichen Entwicklungskonzeptes aus 2007 (REK 2007). Aus dem gesamten Maßnahmenpaket des REK wurden jene ausgewählt, aus denen sich lärmindernde Effekte ableiten ließen. Die Maßnahmen wurden durch Beschlussfassung des Landes bestätigt. (Aktionsplan Salzburg 2008).

Für die nun in Folge alle fünf Jahre zu erstellenden Aktionspläne müssen diese Maßnahmen weitergeführt und gegebenenfalls durch den Stand der Technik ergänzt werden, um eine dauerhafte Lärminderung zu bewirken. Hinzu kommt die Evaluierung der bis zum nächsten Stichtag 31.05.2013 umgesetzten Maßnahmen des Aktionsplans Salzburg 2008.

Die bereits beschlossenen Maßnahmen des Aktionsplans sowie die zukünftigen Maßnahmen des Aktionsplans 2013 werden durch das BMVIT der EU-Kommission übermittelt.

## 1. PLANUNGSGEBIET

Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Verflechtungen machen an Staats-, Landes- und Gemeindegrenzen nicht Halt. Über Verwaltungsgrenzen hinweg bestehen zwischen einer Stadt in der Größenordnung Salzburgs und ihrem Umland vielfältige Wechselbeziehungen. Insbesondere der Beitritt Österreichs zur EU hat zu einer Intensivierung der Wechselbeziehungen, v. a. mit den benachbarten bayerischen Landkreisen Berchtesgadener Land und Traunstein, geführt. Daher wird auch von Salzburg als städtische Agglomeration gesprochen, von der Stadtregion Salzburg, der „Europaregion Salzburg“ bzw. im Fachjargon vom Salzburger Zentralraum.

Von den vielfältigen Beziehungen zwischen Stadt und Umland sollen an dieser Stelle nur die wirklich dominanten Verflechtungen und Zusammenhänge aufgezeigt werden. Fragestellungen nach der Verflechtung der Umlandgemeinden mit dem Arbeitsmarkt der Stadt Salzburg und nach der Nutzung zentralörtlicher Einrichtungen stehen hier im Mittelpunkt: Die Stadt Salzburg weist eine derart hohe Arbeitsplatzkonzentration auf, dass nicht nur Arbeitskräfte der direkten Umlandgemeinden angezogen werden, sondern auch aus weiter entfernten Bezirken, Regionen und Bundesländern. Hält man sich die sehr hohe Zahl von rund 44.100 Einpendler (Tages und Nichttages-Einpendler) bzw. rund 39.250 Tageseinpendler (Statistik Austria, 2001) vor Augen, die außerhalb der Stadt ihren Wohnsitz haben und in der Stadt einer Beschäftigung nachgehen, kann man die Bedeutung der Stadt als Arbeitsplatzzentrum für die Region einschätzen. Von den rund 100.000 Beschäftigten in der Stadt Salzburg sind somit etwas weniger als die Hälfte nicht in der Stadt wohnhaft (44% bzw. 39%). Mit anderen Worten heißt das, dass fast jeder zweite Beschäftigte in der Stadt Salzburg ein Einpendler ist. Die Stadt zieht aber nicht nur Beschäftigte an, sondern gibt einen beträchtlichen Anteil ihres Potentials an das Umland ab. Von den rd. 68.000 in Salzburg wohnhaften Erwerbstätigen suchen 22% einen Arbeitsplatz außerhalb der Stadt auf. Von den rund 15.000 Auspendlern entfallen rund 9.900 auf den Bezirk Salzburg-Umgebung und rund 1.100 auf den Bezirk Hallein.

Der Großteil des Verkehrs bewegt sich innerhalb der Bezirks- bzw. Landkreisgrenzen. Mehr als 80% aller Ziele von Aktivitäten, welche die BewohnerInnen der Stadt Salzburg an einem Werktag unternehmen, liegen innerhalb des Stadtgebietes. Im Flachgau und Tennengau überschreiten je knapp 2/3 aller Wege nicht die Bezirksgrenzen. Hier bestehen auch die stärksten Verflechtungen mit der Landeshauptstadt Salzburg: Mehr als 30% der Ziele der BewohnerInnen des Flachgaus liegen in der Stadt Salzburg. Vom Tennengau aus sind das ein knappes Viertel. Aus dem bayerischen Raum haben verhältnismäßig wenig Aktivitäten ihr Ziel in Salzburg: rund 5% aller Wege der Bevölkerung des Berchtesgadener Landes führen nach Salzburg Stadt. Vom untersuchungsrelevanten Teilgebiet des Landkreises Traunstein sind das sogar nur unter 1%.

Zu den wichtigsten Hauptverkehrsstraßen ist die Bundesstraße B1 zu zählen, welche durch die Stadt Salzburg führt, und dabei die bevölkerungsdichtesten Stadtteile miteinander verbindet. Ebenso von Bedeutung ist die Autobahn A10 sowie die A1, welche entlang des Stadtgebietes mit den Bundes-, Landes- und Gemeindestraßennetz durch insgesamt fünf Anschlussstellen verbunden ist.

## 2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

Für den Ballungsraum Salzburg zuständige Stelle:

Magistrat der Stadt Salzburg  
Amt für Stadtplanung und Verkehr (MA 5/03)  
Schwarzstraße 44  
5020 Salzburg  
stadtplanung@stadt-salzburg.at

## 3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

Bundesgesetze:

Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG), BGBl. I 60/2005 sowie Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV), BGBl. II 144/2006

Landesgesetze:

- Umweltschutz- und Umweltinformationsgesetz – UUIG, LGBL Nr 59/2005 idF LGBL Nr 72/2007
- Richtlinie Immissionsschutz in der Raumordnung

Laut Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz gelten für den auf Hauptstraßen verursachten Lärm folgende Schwellenwerte:

$L_{den} = 60\text{dB}$  und  $L_{night} = 50\text{ dB}$

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

Der Berechnung der Umgebungslärmkarte lagen folgende Daten zu Grunde:

- Verkehrsbelastungsplan der Stadt Salzburg aus dem Jahr 2012. Das Verkehrsmodell wurde anhand der verfügbaren Einzel- und Dauerzählungen justiert. Der Modellrechnung steht eine sehr detaillierte Einspeisung zu Grunde, welche den Verkehr auf den jeweiligen Strecken ins Netz einfließen lässt. Laut dem derzeitigen Stand der Berichtfassung ist eine genauere Umlegung methodisch und rechnerisch nicht möglich gewesen. Dennoch gilt, dass Querschnittsbelastungen unter 2.500 Kfz/Tag nur in Einzelfällen plausibel sind.



- Gelände- und Bebauungsdaten durch ALS Befliegung aus dem Jahr 2010
- ZMR-Daten: **01.03.2010**
- GWR-Daten: **15.03.2011**
- Verkehrsbelastungsplan der Stadt Salzburg vom Mai 2012
- Verwendetes EDV Programm zur Berechnung der Lärmemissionen: IMMI 2013, Firma Wölfel, Lärmkartierung / Aktionsplanung nach EU-Direktive 2002/49/EG.
- Zur Bestimmung der betroffenen Einwohner wurden die Ergebnisse der Lärmkartenberechnung sowie die Daten des zentralen Melderegisters miteinander verschnitten.

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

Die Betroffenenzahlen können unter [www.lärminfo.at](http://www.lärminfo.at) abgefragt werden.

Gemeinde / Bezirk	Anzahl Einwohner				Anteil an der Gemeindebevölkerung in %	
	> 55dB L <sub>den</sub>	> 45 dB L <sub>night</sub>	> Schwellenwert L <sub>den</sub>	> Schwellenwert L <sub>night</sub>	> 55dB L <sub>den</sub>	> 45 dB L <sub>night</sub>
...						
...						
...						
...						

## 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.

## 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 Teil 6B – Aktionsplanung Salzburg – Straßen Ballungsraum 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 Teil 6B – Aktionsplanung Salzburg gewürdigt. Der Aktionsplan wird anschließend an das zuständige Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft übermittelt.

#### **Beschreibung der Stellungnahmemöglichkeit durch die Öffentlichkeit:**

- Beginn der Auflage des Teilaktionsplanentwurfes auf [www.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at): 11.11.2013
- Bekanntmachung der öffentlichen Auflage erfolgt über die Salzburger Landeszeitung und zwei weitere Tageszeitungen
- Enddatum der 6-wöchigen Stellungnahmefrist der Öffentlichkeit: 25.12.2013
- Post- und Mailadresse zur Übermittlung von Stellungnahmen:  
Siehe Punkt 2 „Für die Ausarbeitung zuständige Behörde/Stelle“

#### **Stellungnahmen:**

##### 1) Umweltkontrollbericht 2013 vorgelegt durch Bundesminister Berlakovich an den Nationalrat:

Mit der Übergabe des Umweltkontrollberichts an den Nationalrat erfüllt das Umweltbundesamt eine Verpflichtung aus dem Umweltkontrollgesetz. Der Schwerpunkt der Analyse liegt auf Entwicklungen der letzten drei Jahre.

Im Umweltkontrollbericht 2013 werden an Entscheidungsträgerinnen und -träger sowie Interessenvertreterinnen und -vertreter der nationalen Umweltpolitik hinsichtlich Lärm die folgenden Empfehlungen gerichtet:

- Um zukünftig die Erstellung einer einheitlichen strategischen Lärmkarte für den Straßenverkehr auf Landesstraßen sowie Autobahnen und Schnellstraßen zu gewährleisten, sind verbindliche Regelungen für eine gemeinsame Berechnung der Lärmkarten zu treffen (BMLFUW, BMVIT, Bundesländer).
- Um die Umsetzung der in den Aktionsplänen vorgesehenen Maßnahmen bewerten und überprüfen zu können, sind in diesen konkrete Ziele vorzusehen (BMVIT, Bundesländer).
- Angesichts der hohen Störwirkung von Fluglärm ist der Schwellenwert für die Aktionsplanung Flugverkehr zu senken. In der Genehmigung von flugverkehrsrelevanten Vorhaben im Rahmen von UVP-Verfahren soll die Festlegung von Flugrouten und gegebenenfalls erforderlicher Anpassungsverfahren verbindlich mitgeregelt werden (BMVIT, BMLFUW).
- Tempolimits auf Straßen sind eine wirksame und kosteneffiziente Lärmschutzmaßnahme. Deren Einhaltung ist strenger zu kontrollieren und eine Ausweitung der Tempolimits ist insbesondere dort vorzusehen, wo diese zur Einhaltung der Grenzwerte notwendig sind (BMI, BMVIT, Bundesländer, Gemeinden).
- Damit im Schienenverkehr eine beschleunigte Abnahme der Lärmemissionen erfolgt, ist die Umrüstung des Güterwaggonbestandes auf lärmarme Bremsysteme voranzutreiben. Des Weiteren sind bei den Infrastrukturbenutzungsentgelten lärmabhängige Komponenten mit aufzunehmen (BMVIT).

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

Bereits seit 20 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 beispielsweise 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 Busspuren 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 Verkehrsmanagement

In Folge der Verkehrszunahmen in den vergangenen Jahrzehnte kommt es in der Stadt Salzburg häufig zu Verkehrsüberlastung und damit Staus. Gerade im Staubereich von Kreuzungen ist der Dauerschallpegel durch anfahrende Fahrzeuge besonders

hoch. Eine Verbesserung des Verkehrsflusses durch Optimierung der Verkehrssteuerung kann diesem Problem entgegen wirken.

Mit der Installation eines modernen Verkehrsmanagementsystems, das den Kfz-Verkehr über Verkehrserfassungssysteme und Verkehrslichtsignalanlagen lenkt, kann die Kapazität des vorhandenen Straßennetzes, auch für den städtischen und regionalen Busverkehr, effizienter genutzt werden.

Dazu hat die Stadt Salzburg Ende 2012 das Projekt SENS ausgearbeitet und den politischen Vertretern vorgelegt.

Durch das Projekt „SENSE“ soll mittels Ampelsteuerung ein dynamischer Dosiererring rund um den Innenstadtbereich errichtet werden, welcher die Menge der einfahrenden PKW begrenzen soll. Ein solcher dynamischer Dosiererring wird durch die innovative Anwendung einer modellbasierten, verkehrsadaptiven Netzsteuerung mit genetischen Algorithmen realisiert und kann durch seine Einzigartigkeit für andere Städte Österreichs Modellcharakter haben und eine Leuchtturmfunktion auch europaweit erfüllen. Mit dieser Maßnahme soll der Stau vom Zentrumsbereich auf die Außenbereiche verlagert werden. Die dadurch gewonnenen freien Kapazitäten im Innenstadtbereich sollen mittels intelligenter Ampelsteuerung „SHARE“ zur Optimierung des Verkehrsflusses des Umweltverbundes (ÖPNV, nmlV) genutzt werden. Ein Großteil der im ÖPNV beförderten Fahrgäste durchfahren diesen Innenstadtbereich bzw. steigen hier ein oder um. Folglich haben auch die Fußgängerquerungen in diesem Bereich die höchsten Frequenzen im gesamten Stadtgebiet. Durch Verringerung der Reisezeiten im nichtmotorisierten Verkehr sowie der Verbesserung der Verlustzeiten im ÖPNV infolge dieser Maßnahmen soll der Verkehrsmittelwechsel attraktiviert werden. Die hier bis jetzt verlorene Reisezeit hat Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl in der gesamten Stadt. Im Focus dieser Maßnahme steht eine effiziente Nutzung der vorhandenen Potentiale.

Maßnahmen:

- Aufbau des Netzsteuersystem „SENS“ für die Stadt Salzburg mit Dosierfunktionalität
- Umsetzung des Forschungsprojektes „SHARE“ im Innenstadtbereich
- Erweiterung des System „SHARE“ auf relevante Schwerpunkte des Stadtgebietes

#### 9.1.4 Begegnungszonen

Mit der Begegnungszone wird den FußgängerInnen in Wohn- und Geschäftsbereichen die gesamte 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. at-

traktiveren 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

### 9.1.5 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 Parkgaragenesellschaften 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.

Maßnahme:

- Anpassung der Stellplatzverordnung an das geänderte ÖPNV-Angebot
- 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 prozentuelle 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 deshalb eine Netzanpassung bzw. Netzoptimierung unbedingt 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 benutzen. 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. Der Effekt der Lärminderung ist vergleichbar mit Punkt 5.1.1., jedoch wird durch die größere Weglänge der verlagerten Fahrten die Verkehrsbelastung in mehreren Straßen reduziert, wodurch die Wirkung ein größeres Ausmaß erreicht.

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 sowie flächenverbrauchend 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 Stadtumbaupläche für die Wirtschaft zu sichern bzw. sinnvoll zu mischen.

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 Anschaffungs-



kosten rechtfertigen. Daher dienen jene Maßnahmen der Strategie zur Lärmminde-  
rung, 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. Raum-  
ordnung ist der sparsame Umgang mit Grund und Boden im Sinne der Nachhaltigkeit.  
Dementsprechend muss sich auch die Stadt Salzburg verstärkt nach Innen entwi-  
ckeln, bestehende Baulandflächen müssen mobilisiert und weitere Siedlungserwei-  
terung in peripheren Lagen vermieden werden, um eine erhöhte Umwelt und Verkehrs-  
belastung zu vermeiden. Im diesem Sinne sind auch Maßnahmen zu ergreifen, um  
dem Suburbanisierungstrend entgegen zu wirken. Die Stadt Salzburg ist bemüht die  
Immissionsschutzrichtlinien einzuhalten und hat sich die Umsetzung dieser Richtli-  
nien zum Ziel im REK gemacht. Folgende Maßnahmen sollen oder sind bereits in  
Umsetzung.

Maßnahmen:

- In exponierten Lagen (Streulagen, Stadtrandlagen, Hanglagen), auch in be-  
reits bebauten Bereichen, ist kein Bauland auszuweisen
- Bei neuen baulichen Entwicklungen (Wohnung Gewerbenutzungen) muss zu-  
mindest eine ÖPNV-Haltestelle in fußläufiger Entfernung von maximal 500 m  
erreichbar sein
- Forcierung der Schaffung von kostengünstigem Wohnraum, vor allem im Miet-  
wohnungsbereich: Entwicklung von entsprechenden gesetzlichen Regelungen  
durch aktives Betreiben beim Landesgesetzgeber.
- Verbindliche Festlegung von Mindestdichten und gegebenenfalls Mindesthö-  
hen 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 LÄRMMENTWICKLUNG

In Ausschreibungen (z.B. der Neuanschaffungen für den Fuhrpark der Stadtge-  
meinde) wird der Stand der Technik bei Lärminderungsmaßnahmen verlangt.  
Ebenso werden bei der Beschaffung von Sonderfahrzeugen dezidierte Lärmgrenz-  
werte vorgeschrieben.

## 9.5 RECHTLICHE ODER WIRTSCHAFTLICHE MAßNAHMEN ODER ANREIZE

### 9.5.1 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement hat sich als neues Aktionsfeld der Verkehrs- und Raum-  
planung 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 BauträgerInnen 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 weitestgehend 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 Teil-Aktionsplans zum Inhalt haben werden.

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

Das Amt für Stadtplanung und Verkehr wird einen Grundsatzamtsbericht mit allen hier genannten Maßnahmen erstellen und zur Abstimmung durch die Stadtregierung vorlegen. Der Amtsbericht soll die Stadtregierung über Auswirkungen von Lärm sowie deren Folgen für die Stadtentwicklung und dem daraus resultierenden Handlungsbedarf informieren. Nach Beschluss diese Grundsatzamtsberichtes werden aufbauend dazu projektbezogenen Amtsberichte verfasst, welche die im Teil-Aktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen in konkreten Projekten umsetzen sollen.

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 festgelegten Schwellen überschreitet, ist keine UVP-Pflicht abzuleiten.

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

Weiters 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 Auswir-

kungen 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 (Abs 1) zu überarbeiten. Der endgültige Erheblichkeitsbericht ist unverzüglich gemäß Abs 1 zu veröffentlichen.

## **16. ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPANS FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG**

### **16.1 BESTEHENDE LÄRMSCHUTZPROGRAMME**

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

**nicht zutreffend**

- **Gesamtkosten (in Euro):**  
nicht zutreffend

- **Datum des Programmstarts:**  
nicht zutreffend
- **Datum des Programmabschlusses:**  
nicht zutreffend
- **Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung:**  
nicht zutreffend
- **Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Programmstarts:**  
nicht zutreffend
- **Zusammenfassung der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf:**  
nicht zutreffend
- **Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmschutzprogramms:**  
nicht zutreffend
- **Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen des Lärmschutzprogramms, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten:**  
nicht zutreffend
- **Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmschutzprogramms:**  
nicht zutreffend
- **Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen:**  
nicht zutreffend

## 16.2 GEPLANTE LÄRMSCHUTZPROGRAMME – LÄRMAKTIONSPLAN

### Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013 Teil 6B Aktionsplanung Salzburg – Straßen Ballungsraum Salzburg

- **Gesamtkosten (in Euro):**  
derzeit sind keine Finanzmittel vorgesehen.
- **Beginndatum des Lärmaktionsplans:**  
Die Umsetzung dieses Aktionsplans beginnt mit 2013.
- **Enddatum des Aktionsplans:**  
Der Aktionsplan ist alle fünf Jahre zu überarbeiten bzw. je nach Voraussetzungen durch einen neuen Aktionsplan zu ersetzen. Somit läuft der gegenständliche Aktionsplan mit der Überarbeitung Mitte 2018 aus.

- **Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung:**  
zum Zeitpunkt der Berichterstattung lagen noch keine Zahlen vor.
- **Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Beginns des Lärmaktionsplans:**  
Lden: 60dB und Lnight: 50dB.
- **Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf):**  
siehe [www.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at)
- **Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans:**  
Die Öffentlichkeitsbeteiligung findet gemäß den Vorgaben des Salzburger Abfallwirtschaftsgesetz 1998 §5 Information der Öffentlichkeit und Umweltprüfung statt.  
  
§5 Abs1:  
*Auf die Veröffentlichung ist in der „Salzburger Landes-Zeitung“ und in mindestens zwei in Salzburg verbreiteten Tageszeitungen mit dem Zusatz hinzuweisen, dass jede Person innerhalb von sechs Wochen ab den ersten Aufschlag eine Stellungnahme an die Landesregierung abgeben kann.*
- **Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz ruhiger Gebiete, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten:**  
Es sollen in den kommenden fünf Jahren vor allem Maßnahmen umgesetzt werden, welche auf lange Sicht zu einem Verkehrsmittelwechsel führen sollen. Darunter sind Maßnahmen zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs zu sehen aber auch die Stärkung der Verkehrsmittel des übrigen Umweltverbundes.
- **Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans:**  
derzeit keine Bestimmungen vorhanden.
- **Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen:**  
<http://www.stadt-salzburg.at/>



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