

UMGEBUNGSLÄRM- AKTIONSPLAN

ÖSTERREICH 2018



TEIL 10 WIEN: Straßen außer A&S in der Ballungsraumgemeinde Wien



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

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

www.laerminfo.at/laermkarten



IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber:

Magistrat der Stadt Wien

Magistratsabteilung 22 - Umweltschutz

Dresdner Straße 45

1200 Wien

e-mail: post@ma22.wien.gv.at

Zl.: +43 1 4000 73440

TEIL-UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLÄNE 2018

Allgemeine Informationen

Allgemeiner Teil Zusammenfassende Betroffenenauswertung

Aktionsplanung Autobahnen und Schnellstraßen (A&S)

Teil 1	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - A&S außerhalb von Ballungsräumen
Teil 1 Graz	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - A&S im Ballungsraum Graz
Teil 1 Innsbruck	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - A&S im Ballungsraum Innsbruck
Teil 1 Linz	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - A&S im Ballungsraum Linz
Teil 1 Salzburg	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - A&S im Ballungsraum Salzburg
Teil 1 Wien	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - A&S im Ballungsraum Wien

Aktionsplanung Straßen außer Autobahnen und Schnellstraßen

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

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2018

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

Aktionsplanung Eisenbahnen

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

Aktionsplanung Straßenbahnen

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

Aktionsplanung Flugverkehr

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

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2018

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

Aktionsplanung IPPC-Anlagen

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

VORWORT

Die Verminderung der Lärmbelastung in Wien ist bereits seit einigen Jahrzehnten ein Thema. Langfristig angelegte, zukunftsweisende Strategien und Programme der Stadt Wien wie der Stadtentwicklungsplan, das Fachkonzept Verkehr, das Klimaschutzprogramm (KliP), die Urbane Luft Initiative (ULI) oder das Städtische Energieeffizienz-Programm (SEP) enthalten Maßnahmen, die direkt oder indirekt zur Lärmreduktion beitragen.

Zahlreiche Maßnahmen, die teilweise bereits Mitte der 1980er-Jahre gestartet wurden, haben die Lärmbelastung für die Wienerinnen und Wiener in den letzten Jahren messbar reduziert. So werden u. a. Lärmschutzwände entlang von Straßen errichtet und Schallschutzfenster gefördert. Für die Errichtung von Lärmschutzwänden und den Einbau von Schallschutzfenstern, -türen und -lüftern entlang von Schienenbestandsstrecken investierten die Stadt Wien und der Bund auf Basis eines Übereinkommens seit 2001 rund 37 Millionen Euro.

Neben den genannten technischen Lösungen des Lärmschutzes sind es vor allem verkehrsberuhigende Maßnahmen, die zu einem Rückgang der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr führen. Der kontinuierliche Ausbau der Öffentlichen Verkehrsmittel, der Ausbau des Radwegenetzes, die Parkraumbewirtschaftung, die Ausweitung von Tempo-30-Zonen, Wohnstraßen Begegnungs- und Fußgängerzonen: Alle diese Maßnahmen führen dazu, dass sich der Modal Split zugunsten der Öffis und des Rad- und Fußverkehrs verschiebt.

Der nun vorliegende Wiener Lärmaktionsplan, der auf Basis der EU-Richtlinie zur Bekämpfung von Umgebungslärm erstellt wurde, baut auf die erfolgreichen Maßnahmen auf und setzt darüber hinaus weitere Schwerpunkte. So sollen ruhige Gebiete weiterhin als solche erhalten und geschützt werden. Für den weiteren Ausbau von Lärmschutzwänden an Straßen und dem zielsicheren Einsatz von Geldmitteln magistratsintern die Prioritätenreihung fortgeführt werden. Ein weiterer Schwerpunkt wird in der Ausarbeitung eines Handbuchs zum Lärmschutz in der Bauleitplanung liegen. Auch sogenannte Kooperative Verfahren zur Lärmsanierung gemeinsam mit der Bevölkerung sind Teil des Lärmaktionsplanes. Denn diese bereits in Wien erfolgreich eingesetzten Verfahren haben gezeigt: Kleine Maßnahmen haben oft große Wirkung!

In einer engen Kooperation mit allen Bezirken werden nun die Weichen für eine langfristig angelegte Planung von weiteren Maßnahmen zur Lärmverminderung in Wien gelegt. Der Aktionsplan wird aber auch allen BürgerInnen zur Einsicht vorgelegt. Nur gemeinsam mit allen Gruppen, der Politik, den ExpertInnen der Fachabteilungen, den LärmverursacherInnen und der von Lärm Betroffenen können für Wien die bestmöglichen Maßnahmen umgesetzt werden.

Wien, 10.01.2019

INHALTSVERZEICHNIS

1.	PLANUNGSGEBIET	10
2.	FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE.....	11
3.	GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN.....	12
4.	ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN	13
5.	ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND	17
6.	ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN	18
7.	DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	19
8.	BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG.....	21
8.1	LÄRMSCHUTZWÄNDE UND LÄRMSCHUTZWÄLLE	23
8.1.1	Absorbierende Lärmschutzwände	23
8.1.2	Nicht absorbierende Lärmschutzwände	23
8.2	PASSIVE SCHALLSCHUTZEINRICHTUNGEN.....	24
8.3	LÄRMSCHUTZ IN DER STADTPLANUNG	25
8.4	RUHENDER VERKEHR.....	26
8.4.1	Parkraumbewirtschaftung und Garagenprogramm der Stadt Wien.....	26
8.4.1.1	Das Wiener Garagenprogramm	26
8.4.1.2	Wienweites Sonderprogramm zur Förderung von Wohnsammelgaragen:	26
8.4.1.3	Das Park & Ride-Programm der Stadt Wien.....	27
8.5	WEITERE MASSNAHMEN DER STADT WIEN ZUR LÄRMBEKÄMPFUNG.....	27
8.5.1	Verkehrsberuhigte Zonen.....	27
8.5.2	Fahrradstraßen.....	27
8.5.3	Begegnungszonen	27
8.5.4	Kooperative Verfahren zur Lärmsanierung.....	28
9.	MASSNAHMEN DER AKTIONSPANUNG.....	29
9.1	Wienweite Maßnahmen	29
9.1.1	Errichtung von Lärmschutzwänden:	29
9.1.2	Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern:.....	29
9.1.3	Ausweitung der Tempo 30-Zonen.....	29
9.1.4	Errichtung von Fahrradstraßen.....	29
9.1.5	Erhalt von ruhigen Gebieten	29

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2018

9.1.6	Technischer Lärmschutz an Haupttrouten.....	30
9.1.7	Maßnahmen zum ruhenden Verkehr:.....	30
9.1.8	Weitere Maßnahmen:.....	30
9.1.9	Maßnahmen aus den Bezirksgesprächen und Fachdienststellen-Workshop.....	31
10.	ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN.....	32
10.1	Beschaffungswesen der Stadt Wien.....	32
10.1.1	„ÖkoKauf Wien“.....	32
10.1.2	Beschaffung von Fahrzeugen und Maschinen.....	32
10.2	Klimaschutzprogramm der Stadt Wien.....	33
10.3	Stadt- und Regionalentwicklungsstrategie Wien.....	33
10.3.1	Fachkonzept Mobilität.....	36
	Handlungsfeld „Öffentlicher Raum“ – Fachkonzept Mobilität.....	38
	Handlungsfeld "Mobilitätsmanagement" - Fachkonzept Mobilität.....	40
	Handlungsfeld "Nutzen statt besitzen" - Fachkonzept Mobilität.....	41
	Handlungsfeld "Verkehrsinfrastruktur" - Fachkonzept Mobilität.....	42
	Handlungsfeld "Verkehrsorganisation" - Fachkonzept Mobilität.....	43
10.3.2	Detailkonzept Elektromobilitäts-Strategie.....	44
10.3.3	Fachkonzept öffentlicher Raum.....	45
10.3.4	Fachkonzept Grün- und Freiraum.....	45
10.3.5	Fachkonzept Zentren.....	46
11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM.....	48
11.1	Leitfaden Lärmschutz in der Bauleitplanung.....	48
12.	VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN.....	49
13.	GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPLANS.....	50
14.	SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN.....	51
15.	BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN.....	52
16.	ZUSAMMENFASSUNG FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG.....	53
16.1	Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 10 Wien.....	53
17.	ANHANG.....	56

EINLEITUNG

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

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

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

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

Diese Teil-Aktionspläne liefern die Grundlage für weitere Detailplanungen. Es werden dadurch jedoch keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet. Weiterführende Möglichkeiten zur Lärminderung und Ruhevorsorge sind auch im "Handbuch Umgebungslärm" des Lebensministeriums aufgezeigt.

1. PLANUNGSGEBIET

Alle Landesstraßen im Gemeindegebiet Wien (Teil des Ballungsraumes Wien) und darüber hinaus auch die Gemeindestraßen, also Nebenstraßen des Wiener Gemeindegebiets.

2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

Magistrat der Stadt Wien
Wiener Umweltschutzabteilung
Dresdner Straße 45
1200 Wien

3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (BGBl II 144/2006)

Wiener Umgebungslärmschutzgesetz (LGBl. Nr. 19/2006)

Wiener Umgebungslärmschutzverordnung (LGBl. Nr. 26/2006)

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

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

- AGWR II:

Name: Adress-GWR II

Beschreibung: Adressregister, Gebäude- und Wohnungsregister einschließlich Melde-
daten

Datenstand: 26.01.2016

Abfragedatum: 5.2.2016

Datenhalter: Statistik Austria, Bundesanstalt Statistik Österreich. Guglgasse 13, 1110
Wien

- Geländedaten

Die Höhenlinien wurden ebenfalls der Flächenmehrzweckkarte entnommen und die
Punktichte auf 0,01 x 0,01 Meter verringert. Die Bodenabsorptionen (betrifft die F-
Klassen 52, 53, 54, 58, 69) wurde mit $G = 1,0$ angesetzt. Zusätzlich wurde für die F-
Klasse 52 noch ein Bewuchs mit einer relativen Höhe von 15 Meter berücksichtigt.

- Bebauungsdaten

Gebäude

Die Gebäudegrundrisse wurden inklusive Höhe der Flächenmehrzweckkarte entnom-
men. Gebäude der F-Klasse 11, 12, 19 wurden mit einem Reflexionsverlust nach ÖAL
36 Blatt 2 von 1 dB angesetzt. Gebäude der F-Klasse 14 (Glashäuser), und 71 (Mau-
ern) wurden hingegen aufgrund der glatten Oberfläche mit einem Reflexionsverlust
von 0 dB angesetzt. Dies gilt auch für die nachträglich übermittelten manuell adaptier-
ten Mauern.

Aufgrund der eingeschränkten Berechnungsmöglichkeiten der ISO 9613-2 wurden
Überbauungen (F-Klasse 12) gesondert berücksichtigt. Diese wurden durch einen
schwebenden Schirm berücksichtigt. Der Reflexionsverlust wurde wie beschrieben mit
1 dB angenommen.

Lärmschutzwände

Lärmschutzwände wurden im Modell als hochabsorbierend mit einem Reflexionsver-
lust von 8 dB berücksichtigt. Alle Höhenangaben zu Lärmschutzwänden wurden auf
Wiener Null umgerechnet. Lärmschutzwände auf Brücken wurden als schwebende
Schirme modelliert.

Mauerwerke

Mauerwerke sind in der Flächenmehrzweckkarte in ihrer Höhe Großteils noch nicht erfasst und somit mit einer Einheitshöhe von 1,2 Metern eingetragen. Daher wurden auffällige Mauerwerke von der Magistratsabteilung 22 nachbearbeitet und gesondert übermittelt.

- Für die Berechnung verwendetes EDV-Programm und Berechnungsverfahren:

Software: CadnaA
Version: 4.6.155 (64-bit) (build: 4614)
Hersteller: DataKustik GmbH

- Version der Berechnungsvorschrift: RVS 04.02.11, einschließlich 2. Abänderung vom 31.03.2009
- Verkehrs- bzw. Emissionsdaten:

Die Emissionsdaten und deren Geometrie wurden vollständig von folgender Firma bezogen:

Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH
Europaplatz 3/3
1150 Wien
Österreich

Die Daten beinhalten den JDTV (Jährliche durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen) für werktags, samstags, und sonntags, sowie auch den prozentualen Schwerverkehrsanteil.

- Angaben zur Modellbildung

Straßen

Die Verkehrsdaten wurden auf den MSV (Mittlere stündliche Verkehrsstärke) umgerechnet und der prozentuale Schwerverkehr berücksichtigt. Für den Anteil leichter LKW wurde die RVS 4.02.11, Tabelle 3, herangezogen. Die Aufteilung wurde, wie folgt, durchgeführt:

Zeile	Kurzbezeichnung	Bezeichnung	Anteil leichte LKW RVS 4.02 Tabelle 3
1	AS	Autobahnen und Schnellstraßen	25%
2	BGZ	Begegnungszone	90%
3	FRS	Fahrradstraße	95%
4	FUZO	Fußgängerzone	95%
5	FW	Fußweg	95%
6	S	Sonstige öffentliche Straße	60%
7	WSTR	Wohnstraße	90%
	Andere		90%

Tabelle 1: Richtwerte leichte LKW gem. RVS 4.02.11

Für die Aufteilung von lärmarmem Schwerverkehr wurde die in der RVS 4.02.11 vorgeschlagene Aufteilung herangezogen. Dementsprechend werden 50% der Leicht-LKW als lärmarm deklariert und 90% des Schwer-LKW-Anteils.

Die Geschwindigkeiten wurden den Input-Daten entnommen. Als Geschwindigkeiten wurden grundsätzlich immer die erlaubten Höchstgeschwindigkeiten angesetzt. Falls hierfür keine Daten vorhanden waren, wird von der berechneten Geschwindigkeit ausgegangen. Für Autobahnen und Schnellstraßen wurden auch die Geschwindigkeitsbegrenzungen für LKW-Verkehr berücksichtigt.

Die Geometrie der Straßenemissionen bezieht sich auf die Straßenmitte. Für ein detaillierteres Ergebnis wurde diese Geometrie um jeweils die halbe Richtungsfahrbahnbreite parallel verschoben und mit den Verkehrszahlen der entsprechenden Richtungsfahrbahn belegt. Die Straßenbreiten wurden auf Basis der maximalen Fahrbahnbreite den Inputdaten entnommen.

Steigungen wurden auf Basis der Geometriedaten der Flächenmehrzweckkarte entsprechend der Richtungsfahrbahn berechnet und nach RVS 4.02.11 mit den entsprechenden Zuschlägen berücksichtigt.

- Angaben zur Methodik/Betroffenauswertung

Zuordnung

Die Zuordnungen der Wohnungen und Hauptwohnsitze stützt sich auf folgende wichtigen Identifikationsnummern:

ACD-Code Enthalten in der Flächenmehrzweckkarte

OBJNR Objektnummer aus der Liste der Hauptwohnsitze

Es wurden somit die OBJNR der anhand der enthaltenen Koordinaten mit der Flächenmehrzweckkarte der Stadt Wien verschnitten. Somit ist das Ergebnis eine Tabelle, in welcher jeder Objektnummer ein ACD-Code der Stadt Wien zugeordnet werden kann.

Ein weiterer Punkt ist die sogenannte Funktions-Identifikationsnummer (FKTID). Hierbei können Krankenanstalten und Schulen dem entsprechenden ACD-Code der Stadt Wien zugeordnet werden. Für Kindergärten ist dieses derzeit, aufgrund fehlender Erfassung, nicht möglich.

Weiters werden die Nutzungseinheiten (Wohnungen) je Objektnummer übermittelt und dem entsprechenden ACD-Code der Stadt Wien zugeordnet.

Bestimmung

Für die Auswertung der Hauptwohnsitze werden die Anzahl der Hauptwohnsitze und der entsprechende maximale und minimale Fassadenpegel in 4 Meter Höhe errechnet.

Schwellenwerte

Als Schwellenwerte werden entsprechend der Lärmkartierung 2012 für den Straßenlärm folgende Werte angesetzt:

$$L_{den} = 60 \text{ dB}$$

$$L_n = 50 \text{ dB}$$

Ruhige Fassade

Ruhige Fassaden sind nach ÖAL 36 Blatt 2 wie folgt definiert:

Unterschreitung des Schwellenwerts um mindestens 5 dB

Unterschreitung der Lärmbelastung der exponiertesten Fassade um 20 dB

Für die Prüfung können hierfür die Minimalen und Maximalen Fassadenpegel herangezogen werden.

Besondere Schalldämmung

Für die Bildung dieser Wohnsitze ist zwar ein Attribut (LUFT) für die Kombinierung vorhanden, jedoch fehlt zur Beurteilung die Erfassung der Schalldämmeigenschaften der Fenster.

Wohnungen

Hierbei erfolgt die Bestimmung über die Nutzungseinheiten.

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

Die Angabe der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind, kann dem Teil A des Aktionsplanes Österreich entnommen werden. Die Angaben sind dort getrennt nach Bundesländern ausgegeben. Bei der Angabe der Personen, Wohnungen etc. je Auswertungsgebiet erfolgt keine Unterscheidung nach der jeweils zuständigen Behörde.

Die Mikrozensus-Erhebung der Statistik Austria zeigt ein klares Bild: die Belästigung durch Verkehrslärm im Verhältnis zur Gesamtlärmstörung nimmt deutlich ab. So fühlten sich bei der letzten Erhebung aus dem Jahr 2015 fast 50% weniger Personen durch Verkehrslärm gestört als noch 2003.

6. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

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

Wenngleich im großstädtischen Bereich Lärmbelastungen unvermeidlich sind, setzt die Stadt Wien mit einem breiten Spektrum von Maßnahmen und durch die Zusammenarbeit bei unterschiedlichsten Projekten alles daran, um die Lärmbelastung für die Bevölkerung möglichst gering zu halten. Zahlreiche Maßnahmen, die teilweise bereits Mitte der 1980er-Jahre gestartet wurden, haben die Lärmbelastung für die Wienerinnen und Wiener in den letzten Jahren erfolgreich reduziert.

7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Einbindung der Bezirksvorsteherin bzw. des Bezirksvorstehers (§ 11 Wiener Umgebungs-lärmschutzgesetz)

Gemäß dem § 11 des Wiener Umgebungs-lärmschutzgesetzes werden die Bezirksvorsteherin-
nen und Bezirksvorsteher in die Aktionsplanung eingebunden.

Auszug aus dem Wiener Umgebungs-lärmschutzgesetz (LGBl. Nr. 19/2006):

*§ 11 (1) Die Behörde (§ 16) hat im Zuge des Erstellens von Aktionsplänen die
Bezirksvorsteherin bzw. den Bezirksvorsteher des jeweils betroffenen
Bezirktes über die geplanten Maßnahmen in Kenntnis zu setzen.*

*§ 11 (2) Der Bezirksvorsteherin bzw. dem Bezirksvorsteher ist hinsichtlich der
geplanten Maßnahmen die Möglichkeit zu gewähren, innerhalb einer
angemessenen Frist Stellung zu nehmen.*

Veröffentlichung des Teilaktionsplanentwurfes auf www.laerminfo.at mit 01. Juni 2018

Information der Öffentlichkeit (§ 12 Wiener Umgebungs-lärmschutzgesetz)

Beschreibung der Stellungnahmemöglichkeit durch die Öffentlichkeit:

Im Rahmen der sechs wöchigen Öffentlichen Auflage (1.6.2018 bis einschließlich 17.7.2018)
wird der Entwurf des Umgebungs-lärm-Aktionsplans 2018 - Teil 10 der Öffentlichkeit zugäng-
lich gemacht.

Postadresse zur Übermittlung von Stellungnahmen:

Wiener Umweltschutzabteilung – MA 22
Dresdner Straße 45,
1200 Wien

Mailadresse zur Übermittlung der Stellungnahmen:

post@ma22.wien.gv.at

Beschreibung der über das Auflageverfahren hinausgehenden Aktivitäten zur Einbindung und Beteiligung der Öffentlichkeit an der Erstellung des Aktionsplans:

Einbindung der qualifizierten Öffentlichkeit

- März 2018: Workshops mit den Bezirksvorstehungen
- April 2018: Workshop mit Magistratsdienststellen aus den Geschäftsgruppen Stadtplanung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung, und der Geschäftsgruppe Umwelt und Wiener Stadtwerke.
Dabei konnten zahlreiche Ideen aus verschiedensten Disziplinen zum Thema Lärmschutz erarbeitet werden. Von Seiten der MA 22 wurden diese einer Bewertung unterzogen und in den weiteren Planungsprozess aufgenommen.
- Oktober 2018: Vertiefende Gespräche mit VertreterInnen der Fachdienststellen und Stakeholder, um in Hinblick auf die Veränderungen durch die Cnossos-Richtlinie vorbereitende Maßnahmen zu Datenerhebung, Modellierung, etc. zu leisten.

Einbindung der breiteren Öffentlichkeit

Am 05. Oktober 2018 fand die Veranstaltung „Lärmaktionsplan 2018 – 2023 für Wien – Handlungsfelder und Perspektiven“ in Kooperation zwischen der MA 22 und der Arbeiterkammer Wien statt. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurde der Prozess „Lärmaktionsplan“ mit qualifizierter und interessierter Öffentlichkeit, also mit „Lärm-Stakeholdern“, Bezirkspolitik, FachexpertInnen aus Dienststellen der Stadt Wien, BewohnerInnen, die sich für eine nachhaltige Entwicklung ihres Wohnumfeldes engagieren, z.B. aktive Menschen aus LA21-Prozessen, Bürgerinitiativen etc. diskutiert.

Das Protokoll dazu befindet sich im Anhang.

8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

Der Stadt Wien ist es ein Anliegen durch unterschiedliche Maßnahmen und die Zusammenarbeit bei Projekten die Lärmsituation im Straßenverkehr, aber auch generell in der Stadt, laufend zu verbessern. In zahlreichen Strategien und Programmen wie Stadtentwicklungsplan, Masterplan Verkehr, Klimaschutzprogramm, Urbane Luft Initiative (ULI), Städtisches Energieeffizienz-Programm (SEP) usw. sind Maßnahmen enthalten die direkt oder indirekt zur Lärmreduktion beitragen:

- Der Ausbau des Radwegenetzes, um einerseits den Anreiz zur Benutzung des Fahrrads auch für Arbeitswege anzuheben bzw. andererseits die Attraktivität des Verkehrsangebots für RadfahrerInnen zu erhöhen.
- Kontinuierlicher Ausbau des Wiener U-Bahn-Netzes
- Die öffentlichen Verkehrsmittel werden durch modernste Schallschutztechnik für Bim, Bus und U-Bahn immer leiser.
- Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle: Die Planung und Umsetzung von Lärmschutzprojekten entlang der Straßen auf Gemeindeebene sowie entlang der Bahnstrecken erfolgt Zusammenarbeit mit dem Bund.
- Umnutzung von Straßenzügen als Wohnstraße bzw. Fußgängerzone sowie die Verordnung neuer Tempo-30-Zonen im Wiener Stadtgebiet.
- Förderung von Lärmschutzfenstern entlang von Hauptstraßen A u. B, sofern die Grenzwerte bei Tag von 60 dB oder bei Nacht von 50 dB überschritten sind.
- Die Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs mit moderner Beförderungsausstattung als laufender Prozess trägt ebenfalls dazu bei, gegenüber dem Pkw eine gute Alternative anzubieten.
- Parkraumbewirtschaftung, um unter anderem das Ausmaß des Parkplatzsuchaufwands zu reduzieren.
- Die konsequente Sanierung von Fahrbahnbelägen
- Einsatz von schallgedämmten Fahrzeugen, Maschinen und Sammelbehältern durch die Magistratsabteilung 48, Einhaltung der ÖkoKauf-Kriterien (<http://www.wien.gv.at/umweltschutz/oekokauf/>)
- Sachverständigentätigkeit der Wiener Umweltschutzabteilung – MA 22 bei lärmtechnischen Angelegenheiten in verschiedenen Verwaltungsverfahren.

Zahlreiche der genannten Maßnahmen, die teilweise bereits Mitte der 1980er-Jahre gestartet wurden, haben die Lärmbelastung für die Wienerinnen und Wiener in den letzten Jahren erfolgreich reduziert.

Subjektive Lärmbelastung

Wir alle sind in unterschiedlichen Tätigkeiten und Rollen sowohl Lärmverursacher als auch Lärmgestresste:

Ob wir uns von Lärm belästigt fühlen oder nicht hängt aber nicht nur rein von der Intensität des Schalls ab dem man ausgesetzt ist. So kann die Ausgestaltung des öffentlichen Freiraums entscheidend zum subjektiven Lärmempfinden beitragen. Beispiele dafür sind Baumpflanzungen in Straßenzügen, Hecken in Parkanlagen oder Fassadenbegrünungen.

Nähere Informationen dazu gibt es bei:

Wiener Umweltschutzabteilung - Magistratsabteilung 22:

Adresse: 1200 Wien, Dresdnerstraße 45

Tel.: (01) 4000 73440

Wiener Umwelt-Hotline: (01) 4000-8022

(Infos über alle Fragen zum Thema Lärm)

Internet: <http://www.umweltschutz.wien.at>

E-Mail: post@ma22.wien.gv.at

Straßen Wien - Magistratsabteilung 28:

Infos zu Lärmschutzprojekten entlang der Straße

Adresse: 1170 Wien, Lienfeldergasse 96

Tel.: (01) 4000 49600

Internet: <http://www.wien.gv.at/verkehr/strassen>

E-Mail: post@ma28.wien.gv.at

Magistratsabteilung 36:

Technische Gewerbeangelegenheiten, behördliche Elektro- und Gas Angelegenheiten, Feuerpolizei und Veranstaltungswesen - Infos zu Veranstaltungen in Wien

Adresse: 1200 Wien, Dresdner Straße 73-75

Tel.: (01) 4000 36110

Internet: <http://www.wien.gv.at/umwelt/gewerbetechnik/>

E-Mail: post@ma36.wien.gv.at

Verkehrsorganisation Wien - Magistratsabteilung 46:

Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten - zuständig für sämtliche Verkehrsangelegenheiten der Stadt Wien: z. B. verkehrstechnische Planung und behördliche Festlegung von Ampeln, Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen, Verkehrstechnik neuer Straßen, Wiener Radwegnetz, Parkordnung.

Kundencenter: 1120 Wien, Niederhofstraße 21-23

Tel.: (01) 4000 0

Internet: <http://www.wien.gv.at/verkehr/organisation/abteilung/kundencenter.html>

E-Mail: post@ma46.wien.gv.at

8.1 LÄRMSCHUTZWÄNDE UND LÄRMSCHUTZWÄLLE

8.1.1 Absorbierende Lärmschutzwände

An Wiens Verkehrsadern gibt es mittlerweile über 130 km Kilometer Lärmschutzwände entlang Hauptstraßen und Autobahnen die laufend erweitert und ausgebaut werden.

8.1.2 Nicht absorbierende Lärmschutzwände

An stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen sind Abschirmungen von Verkehrslärm aufgrund des noch immer zunehmenden Verkehrsaufkommens immer wichtiger. Die Errichtung und Erhaltung von Lärmschutzwänden verursachen erhebliche finanzielle Aufwendungen, die von öffentlichen Bauträgern bzw. der Kommunalverwaltung nicht immer aufgebracht werden können.

Die bisher angewandten Lärmschutzsysteme aus Beton, Stein (Gabionen), Metall (Alu) und Holz zerschneiden visuell vielfach Stadt- und Landschaftsräume.

Transparente Materialien sind schallreflektierend und vergleichsweise teuer. Sie sind dort notwendig, wo die Stadtgestaltung auf die Aufrechterhaltung der Sichtbeziehungen und vorhandene natürliche und künstliche Landschaftselemente Rücksicht nehmen will.

Erforderliche Funktionen:

Immissionsschutz (Lärm, Staub, Abgase, etc.)

- Der Grünraum von Parkanlagen und Wohngebieten soll nicht mehr von den Auswirkungen des Individualverkehrs dominiert und belastet werden.

Werbemittel

- Die Ausrichtung der Werbebotschaften ist der Straßenraum. Für die StraßenbenützerInnen sollen Informationen geboten werden, ohne den dahinter liegenden Raum beziehungsweise seine Nutzungen zu "verstecken". Keinesfalls darf in dem zu schützenden Raum (Grünraum, Wohngebiet) durch die Errichtung einer Lärmschutzwand eine "Rückseite" entstehen.

Identitätsstiftung

- Die Wand soll vorhandene Qualitäten nicht verbergen sondern eine neue, positiv besetzte Identität eines Raumes herstellen.

8.2 PASSIVE SCHALLSCHUTZEINRICHTUNGEN

Schallschutzfenster

Um eine ausreichende Schalldämmung zu erzielen, müssen im Allgemeinen die Fenster einschließlich der Fensterstöcke erneuert werden. Die Wahl des Fenstersystems und des Werkstoffes bleibt den BürgerInnen überlassen. Die Fenster müssen ein bewertetes Schalldämmmaß nach ÖNORM B 8115 Teil 2, von mindestens 38 dB im eingebauten Zustand aufweisen. Wenn der Lärmpegel (Tag oder Nacht) 70 dB überschreitet, muss die Schalldämmung der Fenster im eingebauten Zustand mindestens 43 dB betragen. Es wird empfohlen, von der ausführenden Firma diesbezüglich ein Gutachten oder eine Garantierklärung zu verlangen.

Lüftungen

Wegen der guten Dichtung der Lärmschutzfenster ist auf eine ausreichende Lüftung zu achten. Schalldämmlüfter sind vor allem in Schlafräumen erforderlich, wenn eine natürliche Frischluftzufuhr von der - der Straße abgewandten - Seite des Gebäudes nicht möglich ist. Besonders bei offener Feuerstelle ist dies zu beachten. Die Schalldämmlüfter müssen mindestens eine der Schalldämmung der Lärmschutzfenster entsprechende Dämmwirkung aufweisen

Förderprogramm der Stadt Wien

Für den Einbau von Schallschutzfenstern in Wohn- und Schlafräumen in lärmexponierten Wohnungen an Hauptstraßen A und B (gemäß Verordnung des Gemeinderates betreffend "Feststellung der Hauptstraßen und Nebenstraßen", Amtsblatt der Stadt Wien Nr. 20/2010), können

- bei einer zehnjährigen Darlehenslaufzeit Annuitätenzuschüsse im Ausmaß von jährlich höchstens fünf Prozent,
- bei einer fünfjährigen Darlehenslaufzeit Annuitätenzuschüsse im Ausmaß von jährlich höchstens neun Prozent

Informationen dazu gibt es bei:

Infopoint für Wohnungsverbesserung:

Gemeinsamer Infopoint der Magistratsabteilung 25 (Stadterneuerung und Prüfstelle für Wohnhäuser) und der Magistratsabteilung 50 (Wohnbauförderung und Schlichtungsstelle für wohnrechtliche Angelegenheiten)

Adresse: 1200 Wien, Maria-Restituta-Platz 1

Telefon: (01) 4000 74860

Internet: <https://www.wien.gv.at/wohnen/wohnbautechnik/infopoint/>

8.3 LÄRMSCHUTZ IN DER STADTPLANUNG

Maßnahmen der Stadtplanung auf Ebene der örtlichen Raumplanung zur Verkehrsverringering bzw. zum Lärmschutz:

- „Stadt der kurzen Wege“: Schaffung von Bebauungsstrukturen die eine Nutzungsmischung sowie Nahversorgung leichter ermöglichen
- Förderung und Ausbau stadtverträglicher Verkehrsmittel wie ÖPNV, Radfahren (Durchfahrten nur fürs Rad, gebaute Strukturen) und zu Fuß gehen
- Stadtentwicklung generell entlang leistungsstarker öffentlicher Verkehrsträger
- Auch die Parkraumbewirtschaftung spielt eine wichtige Rolle, da sie den Parkplatzsuchverkehr reduziert.

In den Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen wird ebenfalls auf die Lärmsituation im Plangebiet Rücksicht genommen durch:

- Besondere Bestimmungen zur Errichtung von Lärmschutzwänden
- Vorschreibung der geschlossenen Bauweise entlang hochrangiger Straßen
- Anordnung von lärmunempfindlichen Nutzungen entlang belasteter Straßen (Ladenzeile, Garagen etc.)
- Verbot der Errichtung von Wohnungen im Erdgeschoß (Widmung GV - Geschäftsviertel)
- Verbot der Errichtung von Wohnungen generell
- Verbot der Errichtung von Fenstern von Aufenthaltsräumen zu belasteten Straßen hin (kann alle Stockwerke betreffen), daher sollen Wohnungsgrundrisse auf die Gegebenheiten abgesteckt werden; z.B.: Gänge, Nassräume, etc. zur Straße hin und Aufenthaltsräume hofseitig ausrichten.
- Festsetzung von gärtnerisch auszugestaltenden Flächen sowie Besondere Bestimmungen zur verpflichtenden Begrünung von Flachdächern - auch begrünte Höfe und Dachflächen können Reflexionen abmildern.

8.4 RUHENDER VERKEHR

8.4.1 Parkraumbewirtschaftung und Garagenprogramm der Stadt Wien

Erfahrungsgemäß lässt sich durch ein Parkraummanagement der städtische bzw. örtliche Kraftfahrzeugverkehr vermindern, da durch eine optimierte Wegweisung und straßenbauliche Gestaltung der Parksuchverkehr verringert werden kann.

Zum Parkraummanagement gehört insbesondere auch die Einführung des gebührenpflichtigen Parkens, die Einrichtung von Kurzparkzonen, die Parkraumverknappung bzw. die effiziente Nutzung des Straßenraumes und die regelmäßige Überwachung, die eine sinnvolle Bevorzugung der örtlichen Wohnbevölkerung und eine restriktive Haltung gegenüber den Berufspendlern vorsehen. Die Umsetzung nachstehender Programme und Aktionen ist diesbezüglich von wesentlicher Bedeutung:

8.4.1.1 Das Wiener Garagenprogramm

Durch die im Jahr 1994 eingeführte Parkraumbewirtschaftung und das Wiener Garagenprogramm konnte der Verkehr in den dicht bebauten Bezirken reduziert und die Parkraumsituation der Wohnbevölkerung verbessert werden.

Das derzeitige Garagenprogramm 2014 für Wien sieht eine Erhöhung des Gestaltungs- und Nutzungsspielraums im öffentlichen Straßenraum durch Parkraumpolitik, die Erhöhung der Lebensqualität durch Verlagerung der Dauerparkplätze von der Straße in Garagen bzw. auf private Stellplätze und die Reduzierung des MIV-Anteils am Modal Split auf 20 % bis 2025 (STEP 2025) vor.

8.4.1.2 Wienweites Sonderprogramm zur Förderung von Wohnsammelgaragen:

Ende 2010 ist das Volksgaragen-Programm ausgelaufen und durch eine neue Garagen-Strategie ersetzt worden.

Durch eine gezielte Förderungsaktion wird ab 2008 die Errichtung von Wohnsammelgaragen in dicht bebauten Wohngebieten, insbesondere im Bereich der Gründerzeitviertel der Bezirke unterstützt, die Limitierung der Anzahl der geförderten Stellplätze (300 pro Bezirk) wurde aufgehoben.

Wo der Bedarf an Stellplätzen für die Wohnbevölkerung gegeben ist (Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum bei 100 %) soll die Machbarkeit und Zweckmäßigkeit von konventionellen und mechanischen Tiefgaragen unter Straßen, als auch Hochgaragen untersucht werden.

Diese spezielle Förderung erfolgt in Form eines 85 %-igen zinsfreien Darlehens durch die Stadt Wien in der Höhe der Errichtungskosten gemäß ÖNORM B 1801-1 mit einer Laufzeit von maximal 50 Jahren und einer Restfälligkeit im 50. Betriebsjahr, ab Inbetriebnahme der Garage nach Maßgabe der Verfügbarkeit der zweckgebundenen Mittel (Parkometerabgabe). Die restlichen 15 % der Errichtungskosten sind aus eigenen Mitteln aufzubringen.

Die förderbaren Errichtungskosten inklusive der Haustechnik, der Einrichtung und der Oberflächenwiederherstellung (entspricht der Fläche über und im Baustellenbereich der Garage) sind mit EUR 25.000,-- pro PKW-Stellplatz limitiert.

In Bezug auf die bereits realisierten Volksgaragen in Wien und deren sehr guten Auslastung wird die Beibehaltung einer günstigen, leistbaren Tarifstruktur für Dauerparker weiterverfolgt. Der Zeitraum der Tarifgarantie für Dauerparker wurde von derzeit mindestens 10 Jahren auf mindestens 20 Jahre verlängert.

8.4.1.3 Das Park & Ride-Programm der Stadt Wien

Diese spezielle Park & Ride-Förderung erfolgt in Form eines 85 %-igen zinsfreien Darlehens durch die Stadt Wien in der Höhe der Errichtungskosten gemäß ÖNORM B 1801-1 nach Maßgabe der Verfügbarkeit der zweckgebundenen Mittel (Parkometerabgabe).

Die restlichen 15 % der Errichtungskosten sind aus eigenen Mitteln aufzubringen. Die Darlehensrückzahlung erfolgt ab einer gewissen Umsatzstufe (50 % vom Umsatz), die Laufzeit ist abhängig vom erwirtschafteten Umsatz (Zeitraum maximal innerhalb der Baurechtsdauer).

Die Tarife für Park & Ride werden von der Stadt Wien vorgegeben.

8.5 WEITERE MASSNAHMEN DER STADT WIEN ZUR LÄRMBEKÄMPFUNG

8.5.1 Verkehrsberuhigte Zonen

Der Lärmpegel von Fahrzeugen ist unter anderem von der Geschwindigkeit abhängig. Je niedriger die Geschwindigkeit, umso leiser rollt das Fahrzeug. Die ersten Tempo-30-Zonen wurden bereits im Jahre 1987 realisiert. Mittlerweile gibt es in Wien einige Kilometer Tempo 30-Zonen. Tendenz steigend.

Die aktuell verordneten Tempo-30-Zonen sind am Online-Stadtplan der Stadt Wien abrufbar.

8.5.2 Fahrradstraßen

Mit der StVO-Novelle vom 31. März 2013 wurde es möglich die sanfte Mobilität verstärkt zu fördern. So wurden mittlerweile einige Straßenzüge zu Fahrradstraßen erklärt, in denen das Zu- und Abfahren für alle Fahrzeuge erlaubt ist, jedoch der motorisierte Verkehr nicht durchfahren darf. Zudem ist es den RadfahrerInnen erlaubt auch nebeneinander zu fahren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt maximal 30 km/h.

Die Kuchelauer Hafestraße und die Hofjagdstraße sind zwei Beispiele für bereits freigegebene Fahrradstraßen. Weitere sind geplant.

8.5.3 Begegnungszonen

Wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des FußgängerInnenverkehrs dient, können Straßen zu Begegnungszonen erklärt werden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt max. 30 km/h. Alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt und müssen stärker aufeinander Rücksicht nehmen. Mittlerweile gibt es einige Beispiele für erfolgreich umgesetzte Begegnungszonen:

- Mariahilfer Straße
- Herrengasse
- Reschgasse
- Wehrgasse
- Schleifmühlbrücke

8.5.4 Kooperative Verfahren zur Lärmsanierung

Funktionsweise des kooperativen Verfahrens zur Lärmsanierung:

Die Lärmsituation im Sanierungsgebiet wird mittels Lärmanalyse möglichst vollständig erfasst. Neben Lärmmessungen durch die Wiener Umweltschutzabteilung – MA 22 findet eine Straßenbefragung statt. In einer Umfrage wird die Bevölkerung aufgerufen, ihre Lärmprobleme zu schildern.

Kooperatives Verfahren zur Lärmsanierung nach Grundsätzen der Local Agenda 21:

- 1) Ein Sanierungskonzept wird gemeinsam mit allen Akteurinnen und Akteuren festgelegt. In Pilotprojekten werden exemplarisch Lösungen für unterschiedliche Lärmfälle erarbeitet, die über die Projektdauer hinaus anwendbar sein sollen.
- 2) Das Aushandeln von Konflikten zwischen Lärmverursachern und Lärmbelächtigten (wie Nachbarschaftslärm, Lärm in Parks und bei Grünflächen, Gastgewerbelärm, Verkehrslärm) ist Teil des Verfahrens zur kooperativen Lärmsanierung. Pilotprojekt war das 1999 von der EU geförderte LIFE-Projekt SYLVIE

Ziele des kooperativen Verfahrens zur Lärmsanierung:

ExpertInnengutachten beziehungsweise konventionelle Lärmsanierungsplanungen bewirken oftmals wenig. Die Gründe liegen in den Wirkungsmechanismen und physikalischen Gesetzmäßigkeiten, aber auch in der geringen Handlungsbereitschaft aller Akteurinnen und Akteure.

- Lärminderung: Für ein ausgewähltes Stadtgebiet in Wien soll eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung und der Lärmbelästigung erreicht werden.
- Unterstützung der Akteurinnen und Akteure, bestehende Handlungsspielräume zu erkennen und zu nutzen
- Aktives Handeln: Dies setzt sowohl eine umfassende Sichtweise zu Vor- und Nachteilen städtischen Zusammenlebens als auch einen innovativen methodischen Ansatz zur Projektabwicklung voraus.
- Initiieren und Begleiten von Kooperationen: Lärminderung in städtischen Wohngebieten erfordert weitreichende und systematische Zusammenarbeit, um die notwendigen Verhaltensänderungen und Maßnahmen zu erreichen.

9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG

9.1 Wienweite Maßnahmen

9.1.1 Errichtung von Lärmschutzwänden:

Die bestehenden Ausbauprogramme der MA 28 werden fortgesetzt. (siehe Kapitel 8)

9.1.2 Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern:

Die bereits bestehenden Förderprogramme für Lärmschutzfenster werden ebenso weitergeführt. (siehe Kapitel 8.3)

9.1.3 Ausweitung der Tempo 30-Zonen

Die Reduktion der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h entspricht einer Lärmreduzierung von 2 bis 3 Dezibel und ist eine der effektivsten Maßnahmen im urbanen Bereich. Die Verordnung von Tempo-30 in den Nebenstraßen, und flächendeckend in Wohngebieten ist in Erfüllung der Vorgaben des Wiener Fachkonzept Mobilität schon annähernd zur Gänze umgesetzt worden. Die zuständigen Fachdienststellen prüfen systematisch weitere Möglichkeiten der Ausweitung.

9.1.4 Errichtung von Fahrradstraßen

Werden Straßenzüge zu Fahrradstraßen erklärt, so ist für den motorisierten Verkehr die Durchfahrt nicht mehr erlaubt, das Zu- und Abfahren jedoch für alle Fahrzeuge. RadfahrerInnen ist es zudem erlaubt nebeneinander zu fahren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt maximal 30 km/h.

9.1.5 Errichtung von Begegnungszonen In Begegnungszonen sind alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt und müssen stärker aufeinander Rücksicht nehmen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt max. 30 km/h.

9.1.5 Erhalt von ruhigen Gebieten

Wien verfügt über eine Reihe von Gebieten unterschiedlicher Ausdehnung, die als ruhig bezeichnet werden können. In mehreren Analyseschritten (fachlich und mit Einbeziehung der Bevölkerung) werden diese Ruhigen Gebiete identifiziert und ausgewiesen. Maßnahmen zur Kennzeichnung und Bewusstmachung werden entwickelt und umgesetzt.

Die Lärmkarten für die Stadt Wien zeigen auf, wo es rechnerisch gesehen leise ist. Anhand eines zu entwickelnden Kriterienkataloges werden Ruhige Bereiche für Wien ermittelt und auf einer Karte dargestellt.

Als ruhige Gebiete können generell Bereiche angesehen werden in denen die Lärmbelastung unter 45 dB liegt:

- Innerhalb von bebauten Strukturen z.B.: Innenhöfe in Gründerzeitquartieren
- Unbebaute Flächen: Grünflächen bzw. Schutzgebiete wie Landschaftsschutzgebiete

Rund 30 % des Wiener Stadtgebietes liegt deutlich unter 50dB L_{DEN}. Diese fachlich ermittelten ruhigen Bereiche sollen erstmals ausgewiesen werden, z.B. durch Aufnahme der Karte auf larminfo.at.

9.1.6 Technischer Lärmschutz an Haupttrouten

Für den Ausbau von Lärmschutzwänden wird von Seiten der MA 22 in Kooperation mit der MA 28 die Ausarbeitung einer Prioritätenreihung fortgesetzt. Auf GIS Basis – Geografisches Informations System – werden die Daten aus den Lärmkarten mit Daten über Gebäudestrukturen sowie der Wohnbevölkerung verschnitten. In einer daraus entstehenden Karte sind Bereiche ersichtlich in denen die Errichtung von Lärmschutzwänden überhaupt möglich ist, und als weitere Information wie viele Personen durch diese Maßnahme entlastet werden können. Auf Grundlage dieser „Hotspots“ wird eine Liste erstellt, an welchen Straßenzügen mit dem geringsten finanziellen Einsatz die meisten Personen geschützt werden können. Beispielsweise bieten Zeilenbauungen entlang von stark befahrenen Straßen generell Lärmschutzpotential. Auf diese Weise sollen aber auch kleinere Maßnahmen wie z.B. im Bereich von Haus- und Hofeinfahrten schrittweise umgesetzt werden. Motto: kleine Maßnahmen mit großer Wirkung.

9.1.7 Maßnahmen zum ruhenden Verkehr:

Die Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs durch Parkraummanagement bringt aufgrund der kürzeren Wegstrecken auch eine Minderung der Lärmbelastung für die Bevölkerung. Daher wird der erfolgreiche Weg des Wiener Garagenprogramms, der Garagenförderungsaktion sowie die Errichtung von Park&Ride-Stellplätzen fortgesetzt.

9.1.8 Weitere Maßnahmen:

- Der Ausbau des Radwegenetzes, um einerseits den Anreiz zur Benutzung des Fahrrads auch für Arbeitswege anzuheben bzw. andererseits die Attraktivität des Verkehrsangebots für RadfahrerInnen zu erhöhen.
- Ausweisung von Fahrradstraßen
- Kontinuierlicher Ausbau des Wiener U-Bahn-Netzes
- Die öffentlichen Verkehrsmittel werden durch modernste Schallschutztechnik für Bim, Bus und U-Bahn immer leiser.
- Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle: Die Planung und Umsetzung von Lärmschutzprojekten entlang der Straßen auf Gemeindeebene sowie entlang der Bahnstrecken erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Bund.
- Die Umnutzung von Straßenzügen als Wohnstraße bzw. Fußgängerzone sowie die Verordnung neuer Tempo-30-Zonen im Wiener Stadtgebiet. (Siehe Kap. 9.1.1.3.)
- Nutzung der neu geschaffenen Möglichkeit der Ausweisung von Begegnungszonen
- Die Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs mit moderner Beförderungsausstattung trägt ebenfalls dazu bei, gegenüber dem Pkw eine gute Alternative anzubieten.
- Parkraumbewirtschaftung, um unter anderem das Ausmaß des Parkplatzsuchaufwands zu reduzieren.

- Einsatz von schallgedämmten Fahrzeugen, Maschinen und Sammelbehältern durch die Magistratsabteilung 48, Einhaltung der ÖkoKauf-Kriterien (<http://www.wien.gv.at/umweltschutz/oekokauf/>)
- Sachverständigentätigkeit der Wiener Umweltschutzabteilung – MA 22 bei lärmtechnischen Angelegenheiten in Bauverfahren.

9.1.9 Maßnahmen aus den Bezirksgesprächen und Fachdienststellen-Workshop

- Ausbau der Tempo-30-Zonen
- Sanierung von Fahrbahnbelägen
- Ausbau der Lärmschutzwände
- Fördern des Zu-Fuß-gehens und Rad fahrens
- Ausbau der P&R Anlagen
- Ausweitung von Wohnstraßen, Begegnungszonen und Fußgängerzonen
- Sensibilisierung von Architekten und Planern auf passive Lärmschutzmaßnahmen
- Ausbau der E-Mobilität bzw. Brennstoffzellen im öffentlichen Nahverkehr

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

10.1 Beschaffungswesen der Stadt Wien

10.1.1 „ÖkoKauf Wien“

Im Rahmen von „ÖkoKauf Wien“ werden ökologische Kriterien für die öffentliche Beschaffung erarbeitet und den beschaffenden Dienststellen an die Hand gereicht. Damit sollen durch die Wiener Stadtverwaltung nur jene Produkte (sinngemäß auch für Leistungen und andere Güter) beschafft werden, die in ihrem Lebenszyklus (Herstellung, Transport, Verwendung und Entsorgung, etc.) möglichst geringe negative Umweltauswirkungen verursachen. Lärmemissionen aus dem Straßenverkehr und dem Off-Road Bereich werden subjektiv sehr oft als Belästigung oder Gesundheitsbeeinträchtigung wahrgenommen, die öffentliche Beschaffung trägt diesem Umstand Rechnung.

So dürfen z.B. nur sogenannte „lärmarme“ kommunale Fahrzeuge (LKW, PKW, Arbeitsmaschinen, etc.) angeschafft werden. Das sind insbesondere jene Fahrzeuge, die die jeweiligen Lärm Grenzwerte der Richtlinie 70/157/EWG unterschreiten. Kleingeräte wie Motorsägen oder-sensen, Heckenscheren und Rasenmäher müssen hinsichtlich ihrer Lärmemissionen die jeweilige ISO Prüfnorm erfüllen.

10.1.2 Beschaffung von Fahrzeugen und Maschinen

Bei der Beschaffung von Fahrzeugen und Maschinen durch die MA 48 wird ebenso der Lärmschutz berücksichtigt. So ist z.B. bei Großkehrmaschinen nur mehr eine Schallemission von maximal 75 dB, A-bewertet zulässig.

Auch im Bereich der Müllsammlung wurden nicht nur sämtliche Glassammelbehälter mit Schalldämmungen versehen, sondern auch viele Flachdeckelbehälter mit modernen und leisen Schließsystemen ausgestattet. Zusätzlich wurde die Logistik der Restmüllsammlung mit den täglich eingesetzten Sammelfahrzeugen optimiert.

Straßenreinigung

- Kleinfahrzeuge: Lärminderung des Fahr- bzw. Abrollgeräusches durch Einsatz von Straßenreifen statt Rasenreifen
- Anschaffung von elektrischen Kehrmaschinen (Einsatz vor allem in den Nachtstunden im Bereich der Inneren Stadt);
- die Mulden der MA 48 sind mit Kunststoffrollen ausgestattet
- Forcierung des Einsatzes von Dienstfahrrädern (seit 2010 auch E-Bikes) statt Dienstkraftwagen

10.2 Klimaschutzprogramm der Stadt Wien

Im Klimaschutzprogramm der Stadt Wien - Fortschreibung 2010 bis 2020 („KliP II“) sind zwar keine direkten Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Das KliP enthält jedoch vor allem zum Handlungsfeld "Mobilität und Stadtstruktur" etliche Maßnahmen, die als Nebeneffekt auch zu einer Lärmverminderung beitragen.

Hauptanknüpfungspunkt für die Verringerung des klimaschädlichen CO₂-Ausstoßes ist die Reduktion des Verbrauchs fossiler Energieträger im Verkehr. Der im europäischen Vergleich relativ niedrige Anteil des Autoverkehrs an den Wegen soll weiter reduziert werden.

Schwerpunkte sind dabei die weitere Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs, Verbesserungen der Radwegerelationen, Nutzungsqualität des öffentlichen Raumes vor allem in Hinblick auf den FußgängerInnenverkehr und eine zielorientierte und konsequente Parkraumpolitik.

10.3 Stadt- und Regionalentwicklungsstrategie Wien

Die zentrale Zielorientierung der Mobilitätspolitik lautete "80 zu 20". 2025 sollen die Wienerinnen und Wiener 80 Prozent der Wege mit dem öffentlichen Verkehr, auf dem Rad oder zu Fuß zurücklegen.

Städtische Mobilitätsmuster befinden sich im Wandel, unter anderem weil flexiblere Arbeitszeiten zunehmen, weil neue Technologien Echtzeitinformation und mehr Komfort ermöglichen, weil sich die Einstellung von Jugendlichen zum Statussymbol Auto ändert und gerade im urbanen Raum die kombinierte Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel wichtiger wird. Diese Trends erfordern Anpassungen im Verkehrssystem. Für Wien kommen die absehbaren Bevölkerungs- und Verkehrszuwächse als zentraler Veränderungsdynamo hinzu.

Wien steht für eine Mobilitätspolitik, die ökologisch verträglich, ökonomisch tragfähig und sozial fair ist. Ökologisch verträglich, weil sie zur Verwirklichung der "Smart City"-Vision beiträgt. Ökonomisch tragfähig, weil sie auf langfristiges Investment baut. Sozial fair, weil Mobilität für alle unabhängig von Einkommen und Lebenssituation möglich sein soll. Die zentrale Zielorientierung der Mobilitätspolitik lautet "80 zu 20" - 2025 sollen die Wienerinnen und Wiener 80 Prozent der Wege mit dem öffentlichen Verkehr, auf dem Rad oder zu Fuß (2012: 73 Prozent) zurücklegen und nur noch 20 Prozent mit dem Pkw (2012: 27 Prozent). Wien fördert hierfür den Umweltverbund.

- Optimierung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs
 - Erweiterungen und Angebotsverbesserungen im ÖV-System unter anderem durch den Bau beziehungsweise die Verlängerung von neuen U-Bahnlinien und die Attraktivierung des Schnellbahnnetzes sowie tangentielle Straßenbahn- und Busverbindungen.
- Integration und Vernetzung im Umweltverbund
 - Wien schafft bessere Kombinationsmöglichkeiten im Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Rad, Zu-Fuß-Gehen).

- Fuß- und Radverkehr - Starke Partner im Umweltverbund
- Vom Straßenraum zum öffentlichen Raum
 - Wien baut den öffentlichen Raum schrittweise um und schafft so mehr Aufenthaltsqualität und mehr Raum für vielfältige Nutzungen.
- Mobilitätsmanagement für Wohnviertel und Unternehmensstandorte
 - Wien setzt auf neue Instrumente für maßgeschneiderte Mobilitätskonzepte, unter anderem für große Wohn-, Büro- und Einzelhandelsprojekte, die kurze und umweltfreundliche Wege ermöglichen

Die Metropolregion

Administrative Grenzen spielen in der Alltagsrealität von Menschen und Unternehmen eine immer geringere Rolle. Wien will mit den Nachbarstädten und Nachbargemeinden in der Stadtregion neue Methoden und Strategien der regionalen Kooperation erproben und anwenden.

Wien ist so stark wie noch nie mit seinem Umland vernetzt. Administrative Grenzen spielen in der Alltagsrealität von Menschen und Unternehmen eine immer geringere Rolle, viele Kommunen haben sich zu eigenständigen Standorten entwickelt und so die Metropolfunktion der Region Wien gestärkt und ergänzt. Für Wien und die Stadtregion ist diese Entwicklung eine Chance, sich im internationalen Wettbewerb der Regionen zu behaupten. Sie eröffnet neue wirtschaftliche Möglichkeiten, einen größeren Kreis von Anbietern und Nachfragern und einen größeren Pool an Arbeitskräften und Expertisen. Mehr Vielfalt schafft mehr Gelegenheiten und damit ein Mehr an Wohlstand.

Die mit dieser Entwicklung einhergehende steigende Zahl der Akteurinnen und Akteure und die Komplexität der Austauschbeziehungen und Abhängigkeiten erfordern jedoch einen "mitwachsenden" organisatorischen Rahmen. Wien will mit den Nachbarstädten und -gemeinden in der Stadtregion neue Methoden und Strategien der regionalen Kooperation erproben und anwenden. Dabei kann auf bereits Vorhandenem aufgebaut werden, aber die öffentlichen Instrumente und Prozesse der innerregionalen Zusammenarbeit müssen - parallel mit der allgemeinen Entwicklung - beschleunigt, intensiviert und weiterentwickelt werden.

- Weiterentwicklung der regionalen und internationalen Kooperationsstrukturen
 - Wien strebt den Ausbau handlungs- und entscheidungsfähiger Strukturen sowie innovative Instrumente für die regionale Kooperation an.
- Regionale Kooperationsräume
 - In zu definierenden regionalen Kooperationsräumen mit hohem Entwicklungspotenzial sollen Qualitäts- und Entwicklungsziele sowie Wege zu deren Realisierung vereinbart werden.
- Stadt-Umland-Mobilitätspartnerschaften
 - Etablierung von Mobilitätspartnerschaften entlang gemeinsam festgelegter wichtiger Verkehrskorridore im Stadtumland
- centropo Mobilitätsmanagement

- Weiterentwicklung des transnationalen Mobilitätsmanagements durch eine enge Abstimmung zwischen den wichtigen Trägern des öffentlichen Verkehrs in centropo

Stadtverkehr in Wien

Das Rückgrat der Mobilität in Wien ist der öffentliche Verkehr. Das ÖV-System innerhalb der Stadt und in der Metropolregion braucht Erweiterungen und Angebotsverbesserungen, um die kurz- und mittelfristigen Fahrgastzuwächse bewältigen zu können. Angebote der Wiener Linien und das Schnellbahnnetz der ÖBB werden hierfür als integriertes System gedacht.

Das S-Bahn-System wird in der Fahrgastwahrnehmung sukzessive (durch Taktverdichtung, Beschleunigung, neue Fahrzeuge, höhere Kundinnenfreundlichkeit) an Qualitäten der U-bahn angenähert.

Durch ein S-Bahn-Paket, welches u.a. Intervallverdichtungen, neues Wagenmaterial und verbesserte Linienführungen vereint, wird ein wesentlicher Beitrag zur Entlastung des hochrangigen Wiener ÖV-Netzes geleistet. Das kann sich sowohl auf innerstädtische Verbindungen beziehen, als auch auf Verbesserungen für städtische Randlagen und das nahe Umland.

Konsequente Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs insbesondere bei Straßenbahn- und Busstrecken mit hoher Bedeutung für das Gesamtsystem.

Attraktivierung der Gestaltung und des Umfelds von Haltestellen und großen Umsteigeknotenpunkten. Die Wartesituation ist mitentscheidend für die Zufriedenheit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Gut situierte und Sicherheitsaspekte berücksichtigende Haltestellen können das Warten zumindest subjektiv angenehmer machen, insbesondere für Frauen, die den überwiegenden Teil der Nutzerinnen und Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln ausmachen.

Umsetzung von neuen tangentialen Straßenbahn- und Busverbindungen in Abstimmung mit der Stadtentwicklung. Besonders im Süden und Nordosten Wiens besteht Handlungsbedarf.

Gleichzeitig trifft die Stadt Wien Vorsorge für die notwendigen Modernisierungen der Infrastruktur, um die Betriebsqualität im Netz nachhaltig zu sichern.

Das Stadtwachstum erfordert mittel- bis langfristig eine Kapazitätserhöhung des hochrangigen innerstädtischen ÖV-Netzes. Aufgrund der langen Zeithorizonte sind die Planungen intensiv weiterzuführen.

10.3.1 Fachkonzept Mobilität

Das Wiener Fachkonzept Mobilität ist eine konsequente Umsetzung der Vision einer Stadt, die im STEP 2025 formuliert wird. Die Mobilitätsangebote in Wien sollen fair, gesund, kompakt, ökologisch, robust und effizient sein. Es geht darum, "miteinander mobil" zu werden. Die Wiener Verkehrspolitik setzt auch in den nächsten Jahren konsequent auf die Förderung des Umweltverbundes.

In Modal Split-Kennzahlen ausgedrückt, lautet die Zielsetzung „80:20“. Das bedeutet: Die Wienerinnen und Wiener sollen bis 2025 80% der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad oder zu Fuß zurücklegen, während der derzeitige Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf 20% zurückgehen soll.

Dies ist essenziell, um die Lebensqualität in der Stadt zu erhalten und dauerhafte Überlastungen im Straßennetz zu vermeiden.

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Zufußgehen, Radfahren und der öffentliche Verkehr) sind stadtverträglich und leistbar: Sie sind besonders raum- und energieeffizient und verursachen keine oder vergleichsweise geringe Emissionen. Gerade Zufußgehen und Radfahren tragen als aktive Formen der Mobilität zusätzlich zur Gesundheit der Menschen bei. Der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat der Mobilität und stellt sicher, dass auch größere Entfernungen effizient und stadtverträglich zurückgelegt werden können. Der Umweltverbund wird in diesem Konzept als integriertes System betrachtet – mit optimierten Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln und ergänzenden stadtverträglichen Mobilitätsangeboten (z.B. Mobilitätskarte, Bike-Sharing- und Carsharing-Systeme).

Straßenraum fair teilen

Wo künftig in neuen Stadtteilen zusätzliche leistungsfähige Straßen benötigt werden, werden diese stadtverträglich geplant. Es soll ausreichend Platz für den Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Verkehr geben. Es wird Wert auf eine ansprechende Gestaltung für eine hohe Aufenthaltsqualität gelegt. Es gilt, die Ressource städtische Infrastruktur möglichst effizient zu entwickeln und zu nutzen.

Ausbau des öffentlichen Verkehrs

"Mobilität ohne Autobesitz" gut zu ermöglichen, ist ein zentrales verkehrspolitisches Anliegen. Der Motorisierungsgrad ist in den letzten zehn Jahren gesunken. Auf 1.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner kommen nur mehr 381 Pkw. Das ist ein Indiz dafür, dass eine flexible Kombination von Verkehrsträgern je nach Lebenssituation und Anlassfall heute bereits eine attraktive und krisensichere, also robuste Alternative ist.

Voraussetzung dafür sind eine kompakte Stadtentwicklung und die Weiterentwicklung eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs, um den Anforderungen der wachsenden Metropolregion gerecht zu werden. Angebotsverbesserungen im S- und U-Bahnnetz bleiben dabei eine tragende Säule. Gleichermäßen gilt es, die Flächen zwischen den U-Bahn- und Schnellbahnlinien durch tangentielle Straßenbahnen und Busse zu erschließen. Ein dichtes ÖV-Netz mit guten Umsteigemöglichkeiten innerhalb der Stadt und zwischen Stadt und Umland.

Gemeinsam in der Region

Wesentlich für den Erfolg der Wiener Verkehrspolitik ist eine enge Abstimmung und Kooperation in Verkehrs- und Raumordnungsfragen in der gesamten Ostregion. Im Fachkonzept Mobilität findet sich daher erstmals eine von den drei Bundesländern Burgenland, Wien und Niederösterreich erarbeitete und getragene regionale Mobilitätsstrategie. Diese bildet eine Grundlage für alle lokalen und regionalen Maßnahmen im Bereich der Mobilität, ganz im Sinne von "miteinander mobil".

Besondere Herausforderungen in der Ostregion sind das Bevölkerungswachstum, der steigende Güterverkehr und die Organisation des öffentlichen Verkehrs abseits der Ballungszentren.

Das Bevölkerungswachstum wirkt sich besonders im Umland von Wien aus. Dort werden die Wege in die Stadt überwiegend mit dem Auto zurückgelegt.

Ein gemeinsames Bewusstsein besteht darüber, dass der öffentliche Verkehr als Lösungsansatz eine große Bedeutung hat. Dabei sind sowohl die Raumordnung, als auch die Verkehrsplanung gefordert: Einerseits sollen zersplitterte Siedlungsstrukturen vermieden werden. Andererseits sollen hochrangige ÖV-Angebote auf den Hauptachsen eingerichtet werden. Damit sollen sie auch für Gegenden mit geringerer Siedlungsdichte zum Beispiel durch bedarfsorientierte Systeme gut zugänglich sein. Darüber hinaus wurde eine Position zu transnationalen Initiativen festgehalten, wie zum Beispiel zur Weiterentwicklung mobilitätsrelevanter Projekte im Centrope Raum gemeinsam mit den nördlichen und östlichen Nachbarregionen oder zu den Transeuropäischen Verkehrsnetzen.

Beispiele für Maßnahmen

- Regionale Mobilitätspartnerschaften für das Wiener Umland
Entlang von Korridoren sollen in Anlehnung an das Pilotprojekt im Mobilitätskorridor Wien/Schwechat/Flughafenregion Partnerschaften mit gemeinsamen Zielen, Maßnahmen und Umsetzungsprojekten entwickelt werden.
- Radverkehr über die Stadtgrenzen und in den Regionen
Zur Intensivierung des Radverkehrs wurden Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit und der Ausbau von wichtigen, die Stadtgrenzen überschreitenden Radrouten für den Alltagsradverkehr vereinbart.
- Gemeinsame Leistungsbestellung im Schienenverkehr
Ziel der drei Länder ist es, eine gemeinsame Verhandlungsgrundlage für die Leistungsbestellung nach dem Auslaufen der derzeit geltenden Verträge zu erarbeiten.
- Grenzüberschreitendes, intermodales Verkehrsinformationssystem
Schrittweise soll die Verfügbarkeit von Mobilitätsinformationen für Reisende in der gesamten Centrope Region verbessert werden. Langfristiges Ziel ist eine Ausweitung des Angebotes analog zu AnachB.at.

Handlungsfeld „Öffentlicher Raum“ – Fachkonzept Mobilität

In der Vergangenheit orientierte sich die Ausgestaltung der Straßen an der Nutzung durch das Auto. Gegenwärtig werden über 65 Prozent der Straßenfläche für den fließenden Autoverkehr oder für das Abstellen von Autos benutzt, obwohl nur 28 Prozent aller Wege mit diesem Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Ein Privatauto in Wien dient zu 95 Prozent dem Parken und nicht dem Fahren.

Mehr Platz für Öffis, Rad- und Fußverkehr

In den letzten Jahren sind immer mehr Menschen vom Auto auf die Angebote des Umweltverbands umgestiegen. Daher soll zukünftig auch mehr Platz für das Zu-Fuß-Gehen, den Öffentlichen Verkehr und den Radverkehr zur Verfügung stehen. Straßen, die für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer attraktiv sind, sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Menschen sich vermehrt fürs Radeln und Zu-Fuß-Gehen entscheiden.

Vom Nebeneinander zum Miteinander

Viele Konflikte entstehen durch die fixe Aufteilung der Verkehrsflächen auf einzelne Verkehrsarten und das Pochen auf das eigene Recht, wenn unterschiedliche Interessen aufeinander treffen. Die zukünftige Devise lautet: Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer, ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer, Auto-, Moped-, und Motorrad-Fahrerinnen und -Fahrer begegnen einander mit (mehr) Wertschätzung und Rücksicht. Die Stadt Wien unterstützt zum Beispiel die vermehrte Einrichtung von Begegnungszonen und von temporären Fußgängerzonen. Dadurch soll das Miteinander im Verkehr gefördert und die Aufenthaltsqualität verbessert werden.

Aktive und sichere Mobilität für die Jüngsten

Mehr als 87 Prozent der Sechs- bis 14-Jährigen sind heute auf dem Schulweg zu Fuß, mit dem Rad oder den Öffis unterwegs. Die Qualität und Sicherheit von Schulvorplätzen soll daher erhöht und genug Platz zum sicheren Ankommen und Weggehen geschaffen werden. Damit soll Kindern nicht nur generell mehr Raum gegeben werden, sondern ihnen auch das selbstständige Bewältigen des Schulweges erleichtert werden.

Raumverbrauch pro Person nach Verkehrsmittel

Die Infrastrukturen von Städten sind immer wieder überlastet. Der Raumverbrauch pro Person ist beim Zu-Fuß-Gehen am geringsten (0,8 Quadratmeter). In Abhängigkeit von der Geschwindigkeit verbraucht eine Person in einem 40 Stundenkilometer fahrenden PKW 60 Quadratmeter.

Beispiele für Maßnahmen

- Fokus auf das Miteinander im Verkehr
Die Stadt Wien unterstützt Maßnahmen, die auf ein faires und rücksichtsvolles Miteinander im Verkehr abzielen, zum Beispiel die Ausweisung von Begegnungszonen.
- Erhöhung der Qualität und Sicherheit von Schulvorplätzen
Vor Schulen und Kindergärten werden verkehrsfreie und -beruhigte Zonen geschaffen. Als Pilotprojekte werden auch temporäre Fahrverbote vor Schulen zu Unterrichtsbeginn getestet.
- Temporäre Öffnung von Straßen für aktive Mobilität
Geeignete Straßenabschnitte werden an Wochenenden zu temporären Fußgängerzonen, wie zum Beispiel zu Spielstraßen. Temporäre Fußgängerzonen sollen sowohl in dicht bebauten Innenstadtbezirken als auch in den äußeren Bezirken Wiens eingerichtet werden.
- Umnutzung von Straßenflächen
Wo dies möglich ist, werden derzeit als Fahr-, Abbiege- oder Parkstreifen genutzte Flächen für Aufenthalt, Zu-Fuß-Gehen, Öffentlichen Verkehr oder Radfahren zur Verfügung gestellt.

Handlungsfeld "Mobilitätsmanagement" - Fachkonzept Mobilität

Effizientes Mobilitätsmanagement beeinflusst das Mobilitätsverhalten durch Information, Beratung und eine gute Koordination des Angebots. Denn nachhaltige Mobilität entsteht nicht alleine durch gute Infrastruktur, sondern auch durch eine effiziente Nutzung des bestehenden Angebots.

Leichter Umsteigen durch umfassende Information

Viele Menschen nutzen täglich unterschiedliche Verkehrsmittel. Dieser Trend wird sich weiter verstärken. Deshalb soll die Information zu verschiedenen Mobilitätsangeboten und zum Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln noch besser werden - sowohl digital, als auch in der klassischen, persönlichen Beratung. Innovationen wie die Mobilitätskarte sind wegweisend. Sie schafft einen leichteren und praktischen Zugang zu verschiedenen Mobilitätsangeboten wie Jahreskarte der Wiener Linien, Parkgaragen oder Citybike. Für Menschen, die Computer und Smartphone nicht verwenden, sollen alle Infos auch durch persönliche Beratung zur Verfügung stehen.

Mobilitätsberatung zum richtigen Zeitpunkt

Besonders erfolgreich sind Informationen und Beratung im Mobilitätsbereich, wenn sich Lebenssituationen verändern und damit auch Gewohnheiten an neue Umstände angepasst werden - zum Beispiel bei Schuleintritt, Wohnungs- oder Arbeitsplatzwechsel.

Beispiele für Maßnahmen

- **Multimodale Mobilitätsberatung aus einer Hand**
Das Angebot an Mobilitätsdienstleistungen ist in den letzten Jahren größer, damit aber auch oft unübersichtlicher geworden. Eine "Wiener Mobilitätszentrale" soll zukünftig die Informationsangebote verknüpfen und so Anlaufstelle für Kundinnen und Kunden und Drehscheibe für Initiativen im Umweltverbund sein.
- **Mobilitätsmanagement in Schulen und Betrieben**
Schulen und Betriebe sind wichtige Ansatzpunkte, um die aktive Mobilität auf Arbeits- und Schulwegen zu fördern. Die Stadt Wien wird sich daher im Mobilitätsmanagement für Schulen und Betriebe noch stärker engagieren.
- **Mobilitätsmanagement für neue Stadtteile**
Der Wechsel des Wohnorts ist für viele Menschen Anlass, sich in ihrer Mobilität neu zu orientieren. Zukünftig sollen alle Mieterinnen und Mieter von neuen Wohnhausanlagen Informationen zu Mobilitätsangeboten der Umgebung erhalten. Es sollen auch mehr Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen.

Handlungsfeld "Nutzen statt besitzen" - Fachkonzept Mobilität

"Nutzen statt Besitzen" ist ein internationaler Trend. Die Bedeutung des Autos als (Status-)Symbol sowie der Wunsch nach einem eigenen Kfz nimmt in europäischen Großstädten vor allem bei jungen Menschen deutlich ab. Angebote wie Carsharing und Leihräder sind in vielen Städten und Regionen im Aufwind.

Wohnungen, Möbel, Gärten, Geräte und auch Autos und Fahrräder werden von mehreren Menschen gemeinsam genutzt. Der Zugang zur Nutzung von Dingen wird pragmatischer: Effizienz, Bequemlichkeit und Kostenreduktion stehen dabei als Motive im Vordergrund.

Der permanente Internetzugang über Smartphones erleichtert die Nutzung der Services.

Rad und Auto auf Zeit

Die Stadt Wien setzt auf Leihrad- und Carsharing-Angebote. Für Menschen, die keinen Pkw besitzen, soll ein Rad oder ein Auto in Ergänzung zum Zu-Fuß-Gehen oder zum öffentlichen Verkehr verfügbar sein. Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt etwa vier bis acht Privat-Pkws. Bis 2025 sollen 50 Prozent der Bevölkerung einen Carsharing-Standort in maximal 500 Metern erreichen können. 40 Prozent der Bevölkerung sollen eine Leihradstation in maximal 300 Metern Entfernung erreichen können.

Beispiele für Maßnahmen

- Weiterentwicklung von Leihradsystemen
Als umweltfreundliches Angebot werden Leihradsysteme im Zentrum und am Stadtrand beziehungsweise in Kooperation auch im Stadtumland erweitert. Hier ist der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr leicht machbar.
- Stärkere Vernetzung von Carsharing und öffentlichem Verkehr
Eine gemeinsame Strategie von Stadt Wien und Wiener Linien bietet Carsharing-Anbieterinnen und -Anbietern, die in Wien tätig werden wollen, klare Rahmenbedingungen.
- Errichtung von Mobility Points
Mobility Points gewährleisten rund um die Uhr Zugang zu emissionsarmen Mobilitätsangeboten.

Handlungsfeld "Verkehrsinfrastruktur" - Fachkonzept Mobilität

Funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung für Lebensqualität und wirtschaftliche Aktivität. Durch sie können Menschen und Güter ihre Ziele erreichen. Die Versorgung wird durch sie sichergestellt.

Viel wird in Wien bereits dafür getan, kurze Wege zwischen Arbeiten, Lernen, Versorgung, Wohnen und Freizeit zu ermöglichen. Dennoch wird mehr Verkehr aufgrund der Zunahme der Bevölkerung und der immer mobileren Lebensweise erwartet. Die angestrebte Verlagerung hin zum Umweltverbund bewirkt, dass die Anzahl der mit dem Auto zurückgelegten Wege sinkt oder zumindest - trotz zunehmender Bevölkerung - nicht steigt. Gleichzeitig wird dies zu großen Zunahmen beim Rad- und Fußverkehr sowie im öffentlichen Verkehr führen. Investitionen in diese Infrastrukturen sind daher besonders wirksam und entsprechend dringend.

Ausbau Öffentlicher Verkehr

Die Angebote der U-Bahn, der Schnellbahn und der Straßenbahn werden weiter ausgebaut und attraktiver. Fortgesetzt wird auch das Prinzip der rechtzeitigen Erschließung von Stadterweiterungsgebieten mit öffentlichem Verkehr. Im Fachkonzept wird der Grundstein für weitere zwölf Kilometer U-Bahn und 18 Kilometer Straßenbahn gelegt.

Zu Fuß unterwegs

Ausreichend breite Gehsteige (weiterhin gelten zwei Meter Mindestbreite), direkte Wege und eine ansprechende Gestaltung sollen dazu einladen, nicht nur Freizeit- und Einkaufswege, sondern auch Berufs- und andere Alltagswege zu Fuß zurückzulegen. Das Wiener Stadtwegenetz verbindet künftig barrierefrei und komfortabel Bezirksteile, Öffi-Knotenpunkte und andere wichtige Ziele in der Stadt.

Radfahren im Alltag

Wiens Radwege sollen zukünftig noch bessere Qualitäten aufweisen. Lücken im Netz sollen geschlossen werden, damit Radfahren für eine breite Mehrheit zur Selbstverständlichkeit wird. Organisatorische Maßnahmen - beispielsweise die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht, die Änderung von Ampelschaltungen oder die Umnutzung freiwerdender Flächen des Autoverkehrs - ergänzen dies. Die Radlangstrecken wirken in diesem Kontext als Leuchtturmprojekte. Sie weisen einen besonders hohen Standard auf.

Beispiele für Maßnahmen

- **Multimodale Haltestelle**
Hochrangige Knotenpunkte und Haltestellen mit hoher Frequenz sind wichtige Ansatzpunkte, um multimodale Infrastrukturen zu bündeln und neu zu denken. Damit der öffentliche Verkehr und Zusatzangebote komfortabel genutzt werden können, wird besonders auf die Gestaltung der Haltestellen und ihres Umfeldes geachtet. Auch in den Stadtrandbezirken und der Region kann dies einen Mehrwert des öffentlichen Verkehrs darstellen und zusätzliche Kundinnen und Kunden Potenziale erschließen.

- **Ausbau von Flaniermeilen**
Auf insgesamt sieben ausgewiesenen Flaniermeilen soll besonders hohe Benutzungsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger geschaffen werden. Die ersten zwei Flaniermeilen werden bis 2018 umgesetzt.
- **Ausbau von Rad-Langstrecken**
Zur Förderung des Radverkehrs über weitere Distanzen und damit auch im Pendlerinnen- und Pendler-Verkehr soll die erste Rad-Langstrecke bis 2018 umgesetzt werden. Weitere folgen bis 2025.
- **Ausbau des U-Bahn-Netzes**
Durch die Verlängerung der U1 nach Oberlaa, U4- und U6-Modernisierung sowie die Verlängerung der U2 und den Neubau der U5 werden das Netz verbessert und bestehende Linien entlastet.
- **Optimale Erschließung der Stadterweiterungsgebiete**
In vielen Fällen sind Straßenbahnen die optimalen Verkehrsmittel, um große Stadtentwicklungsgebiete zu erschließen. Bei mittleren Anforderungen an die Beförderungskapazität liegen die Errichtungs- und Betriebskosten weit unter jenen der U-Bahn. Die flächige Erschließung wird besser gewährleistet. Neue Straßenbahnlinien werden als Zubringer zu U-Bahn und S-Bahn geplant. Sie eignen sich gleichzeitig zur tangentialen Vernetzung der Stadt.

Handlungsfeld "Verkehrsorganisation" - Fachkonzept Mobilität

Die effektive Verknüpfung von öffentlichem Verkehr, Zu-Fuß-Gehen und Radfahren ist ein Schlüssel zur Stärkung des Umweltverbundes. Verkehrsorganisatorische Maßnahmen ergänzen den Umbau der Straßen.

Diese Maßnahmen können relativ rasch und mit vergleichsweise geringem Mitteleinsatz umgesetzt werden. Kürzere Wartezeiten an Kreuzungen, kurze und sichere Wegetze sowie pünktliche Busse und Straßenbahnen machen das Fortbewegen zu Fuß, per Rad und im öffentlichen Verkehr besonders attraktiv.

Generell ist Wien eine Stadt mit einer hohen Dichte an Regelungen. Diese Dichte soll zukünftig reduziert werden. Neue verkehrsorganisatorische Maßnahmen können hier zu einem besseren und effizienteren "Miteinander" im Verkehr beitragen.

Beispiele für Maßnahmen

- **Kürzere Wartezeiten im Fuß- und Radverkehr**
Wichtiges Ziel bei der Programmierung von Ampeln sind möglichst kurze maximale Wartezeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer. Um das zu erreichen, sollen die Umlaufzeiten von Ampeln verkürzt werden.
- **Mehr Kreuzungen mit einfachen Regelungen**
Derzeit gibt es in Wien etwa 1.300 Ampelanlagen. Das ist im österreichischen und internationalen Vergleich eine sehr hohe Zahl. Zukünftig sollen Kreuzungen mit geringem Verkehrsaufkommen wenn möglich ohne Ampeln sicher organisiert werden.

- Beschleunigung von Hauptlinien des öffentlichen Verkehrs
Die Reisezeiten sollen durch die Beschleunigung von öffentlichen Verkehrsmitteln verkürzt werden, die auf Straßen unterwegs sind. Weiters sind der verlässliche, regelmäßige und fahrplantreue Betrieb und rasche Zu- und Abgangswege rund um die Stationen wichtig.
- Kurze Wege für Radfahrende
Durch eine möglichst flächendeckende Öffnung von Einbahnen für Radfahrende soll Radfahren im gesamten Stadtgebiet noch attraktiver werden.

10.3.2 Detailkonzept Elektromobilitäts-Strategie

Die Zukunft urbaner Mobilität ist eine der zentralen Herausforderungen moderner Großstädte. In Wien hat Elektromobilität durch den hohen Anteil im öffentlichen Verkehr (S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und City-Bus) eine lange Tradition. Die technische Entwicklung schreitet aber auch im Bereich des Individualverkehrs rasch voran, zum Beispiel bei Elektroautos, Elektromopeds und Elektrofahrrädern.

Die Elektromobilitäts-Strategie ist aus den allgemeinen Zielsetzungen in den Bereichen Verkehrspolitik und Stadtentwicklung abgeleitet, die im Fachkonzept Mobilität festgeschrieben sind. Dieses ist Teil des im Jahr 2014 vom Gemeinderat beschlossenen Stadtentwicklungsplans STEP 2025. Die Strategie umfasst alle Bereiche und Erscheinungsbilder der Elektromobilität einer Stadt, von der Infrastruktur über die Fahrzeuge bis hin zu den Nutzerinnen und Nutzern. Sie zeigt die grundsätzliche Haltung der Stadt Wien zur Elektromobilität und benennt Ziele und Vorschläge für Vorhaben der nächsten Jahre. Sie orientiert sich dabei einerseits an den Rahmenbedingungen und Strategien der Europäischen Union beziehungsweise des Bundes. Andererseits ist sie mit Strategien und Zielsetzungen der Stadt Wien aus den Bereichen Energie, Verkehr und Stadtplanung abgestimmt.

Der Fokus der Elektromobilitäts-Strategie liegt vor allem

- auf Maßnahmen zur Elektrifizierung von Fahrzeugflotten sowie
- auf dem Aufbau der notwendigen Lade-Infrastruktur.

Individuelle Elektromobilität kann den öffentlichen Verkehr nicht ersetzen, sie stärkt das städtische Angebot. Die Stadt Wien hat das Ziel, die Einführung der Elektromobilität unterstützen. Sie setzt dabei vor allem auf Flotten, zum Beispiel Fuhrparks von Unternehmen oder Taxis und den regionalen Wirtschaftsverkehr (Lieferverkehr mit Klein-Lkw). Hier werden im Vergleich zum Privat-Pkw viele Kilometer zurückgelegt.

Errichtung von Ladestationen

Ladestationen sollen öffentlich zugänglich sein. Aufgrund enger Platzverhältnisse in der dichtverbauten Innenstadt sollen Ladestationen im halböffentlichen beziehungsweise privaten Raum, wie zum Beispiel auf Parkplätzen oder in Garagen, zur Verfügung gestellt werden. Die geregelte Nutzung von öffentlich zugänglichen Ladestellen auf Privatgrund oder halböffentlichen Flächen (Park-and-ride-Anlagen, Tankstellen, Gewerbegebiet, Parkflächen von Einkaufszentren, Parkflächen von Unternehmen oder Wohnanlagen) stellt dabei eine ausgewogene, stadtverträgliche Lösung dar.

Öffentlich zugängliche Ladestationen können insbesondere in der Einführungsphase emotionale Eintrittsbarrieren für die Nutzung von Elektrofahrzeugen minimieren und multimodale Mobilität unterstützen. Aus Sicht der Stadt Wien sind daher im öffentlichen Straßenraum strategisch platzierte Ladestellen für spezielle Mobilitätsservices (wie zum Beispiel multimodale Mobility Points, E-Taxi, E-Carsharing) in einem ersten Schritt sinnvoll.

10.3.3 Fachkonzept öffentlicher Raum

Das Fachkonzept detailliert die Vorgangsweisen und Qualitäten für Wiens öffentlichen Raum. 32 aufeinander abgestimmte Maßnahmenbündel sind darin beschrieben.

Das Einbeziehen der Bedürfnisse der Bevölkerung stellt einen zentralen Punkt bei Gestaltungsmaßnahmen dar. Das Fachkonzept möchte den Dialog mit der Bevölkerung weiter stärken. Auch Strategien, wie mit bereits umgestalteten Straßen und Plätzen umgegangen wird, sind Gegenstand des Fachkonzepts. Zum Beispiel, wenn es darum geht, einen Ausgleich zwischen kommerziellen und konsumfreien Angeboten zu finden. Mit dem Bevölkerungswachstum der letzten und kommenden Jahre entstehen neue Stadtteile. Hier gilt es, für urbane Freiräume Vorsorge zu tragen.

Vorsorge

Die Lebensqualität in neuen Stadtteilen hängt direkt mit einem guten Angebot an öffentlichen Räumen zusammen. Das bedeutet, dass der öffentliche Raum frühzeitig und gleichrangig mit sozialer und technischer Infrastruktur entwickelt wird. Dabei bieten "Ermöglichungsflächen" die Chance, den öffentlichen Raum gemeinsam mit den künftigen Bewohnerinnen und Bewohnern zu entwickeln. Im bereits bebauten Stadtgebiet soll durch temporäre oder permanente Umnutzungen von Verkehrsflächen mehr Raum für Aufenthalt geschaffen werden.

10.3.4 Fachkonzept Grün- und Freiraum

Kennwerte für mehr Qualität

Angesichts des Bevölkerungswachstums sind neue Kennwerte gefragt, die sicherstellen, dass die grüne Infrastruktur gleichwertig mit anderen Infrastrukturleistungen der Stadt entwickelt wird.

Wesentlich bei der Entwicklung neuer Stadtteile ist die Sicherstellung der grünen Infrastruktur wie etwa von Grätzelparks. In städtebaulichen Wettbewerben, in Masterplänen und im Zuge der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne werden diese Grün- und Freiräume vorausschauend gesichert. Die neuen Kennwerte zur Grünraumversorgung tragen zur Qualitätssicherung in neuen Stadtentwicklungsgebieten bei. Sie umfassen sowohl Mindestgrößen als auch Einzugsbereiche.

Gerade für Kinder und ältere Menschen sind in der unmittelbaren Nachbarschaft angesiedelte Erholungsbereiche wie kleine Parks und attraktiv gestaltete öffentliche Plätze enorm wichtig. Sie bilden Grundlage für das soziale Miteinander im Grätzl und sind bedeutend, um älteren Menschen möglichst lange ein aktives und selbstbestimmtes Leben im eigenen Stadtteil zu ermöglichen.

Die Festschreibung eines Freiraumkennwerts für Arbeitsplätze hat das Ziel, die Attraktivität öffentlicher Räume in Zukunft im direkten Arbeitsumfeld zu steigern. Dadurch wird das Arbeitsumfeld zum Treffpunkt, wo Menschen in angenehmer Atmosphäre Zeit verbringen können.

10.3.5 Fachkonzept Zentren

Wien verfolgt gemäß Stadtentwicklungsplan STEP 2025 das Ziel, eine polyzentrale Stadtstruktur zu schaffen. Das STEP Fachkonzept Zentren beschäftigt sich in diesem Zusammenhang mit heutigen und künftigen Nutzungen und Funktionen von Zentren. Das STEP Fachkonzept Zentren stellt die Bedeutung von Zentren für die Stadt klar - jetzt und in Zukunft. Es beschäftigt sich mit heutigen und künftigen Nutzungen und Funktionen von Zentren und zeichnet die Vision Wiens über die Versorgungsstrukturen und hinsichtlich der künftigen Zentrenentwicklung auf.

Ziel des Fachkonzepts ist es, ein räumliches Leitbild zu schaffen, welches Grundlage für Standortentscheidungen und Entwicklungsschwerpunkte, für gebündelte Anstrengungen zur Verbesserung von Zentren und der Weiterentwicklung einer optimalen Versorgungssituation darstellt. Über seine strategischen Inhalte hinaus wird das Fachkonzept daher umsetzungsorientierten Charakter haben. Es baut auf starke Partnerschaften und Kooperation, denn nur durch gemeinsame Anstrengungen sind die Umsetzung einer Vision und das Erreichen von strategischen Zielsetzungen möglich.

Polyzentrale Stadtstruktur

Zentren unterscheiden sich auch in ihrem Einzugsbereich: Manche dienen vorwiegend der Versorgung der Bevölkerung im nahen Umfeld, andere haben weit über den Stadtteil hinaus Bedeutung und werden von überall aus der Stadtregion aufgesucht.

Eine polyzentrale Stadt zeichnet sich durch eine Vielfalt an unterschiedlichen Zentren aus - von alten Dorfkernen bis zu zentralen Orten in neuen Stadtentwicklungsgebieten. Sie orientiert sich klar an der Vision einer Stadt der kurzen Wege und baut auf dem Prinzip einer flächen- und ressourcenschonenden Stadtentwicklung auf.

Zentren in der Stadt

Zentren sind Orte, Plätze oder Straßenzüge in einer Stadt, an denen eine Vielzahl von Einrichtungen, Nutzungen und Funktionen räumlich konzentriert vorkommen. Es geht dabei um Vielfalt und Dichte des Angebots und der Nachfrage, jedoch nicht nur in Bezug auf den Einzelhandel und Dienstleistungen. Vielmehr geht es um die unterschiedlichsten Funktionen und Einrichtungen, die zur Lebendigkeit eines Ortes und zu einer guten Versorgungssituation beitragen können.

Was ist ein Zentrum im Wiener Kontext? Bei den hier angestrebten "urbanen" Zentren geht es nicht nur um Handel und Gastronomie, die zwar wesentliche Bestandteile bilden, aber auch um weitere Ausstattungsmerkmale und Qualitäten: Öffentliche Einrichtungen, Dienstleistungen, Freizeit- und Kulturangebote, Arbeitsmöglichkeiten et cetera. Wesentlich ist auch die Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit der öffentlichen Räume, die konsumfrei und jederzeit nutzbar sein sollen.

Kurze und attraktive Wege ins Zentrum

Die Qualität eines urbanen Zentrums hängt nicht nur von seinem Nutzungsmix und der Angebotsdichte ab. Ebenso entscheidend ist seine gute Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund, das heißt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Rad oder zu Fuß. So können Zentren möglichst viele Bedürfnisse von unterschiedlichen Zielgruppen auf raschem und umweltfreundlichem Weg abdecken. Aktuelle Befragungen bestätigen, dass die Wienerinnen und Wiener einen Großteil ihrer Einkäufe und Erledigungen mit den Öffis oder zu Fuß machen.

Zentren jetzt und in Zukunft

Großflächige und auf den Autoverkehr ausgerichtete Einkaufszentren fernab von Wohnorten stellen eine große Belastungsprobe für die Umwelt und die Gesundheit der Menschen dar. Sie gefährden eine Stadt der kurzen Wege und die polyzentrale Zentrenstruktur mit vielen Versorgungsmöglichkeiten. In ehemals prosperierenden Stadtzentren gibt es heute oft leere und geschlossene Geschäftslokale.

Andererseits kommt es heute zu einer "Renaissance des Grätzels", was zeigt, dass das Bedürfnis der Menschen nach Nachbarschaftsnetzwerken und lokalen Gemeinschaften stärker denn je ist. Lokale Strukturen sind gefragt. Beispiele für diese Entwicklung sind das Aufleben vieler Märkte in Wien, Nachbarschaftsgärten und Urban Gardening-Projekte sowie Straßenfeste und Grätzel-Events. Auf Basis dieser Vielfalt an Lebensstilen sowie der dynamischen Bevölkerungsentwicklung Wiens soll die Idee einer polyzentralen Stadt für Wien weitergedacht und fit für die Zukunft gemacht werden.

Für eine polyzentrale Stadt mit guten Versorgungsmöglichkeiten müssen bestimmte Verhaltensmuster aufgegeben und andere verstärkt werden. Das Fachkonzept Zentren soll einen Weg aufzeigen, wie die Stadt durch ihre Zentren an Attraktivität und guter Versorgung gewinnen kann. Die Stadt befindet sich in einer Phase des Wachstums und des Wandels. Das kann eine Chance sein, gemeinsam attraktive Orte und robuste Strukturen herzustellen, die den Bedürfnissen heutiger und künftiger Generationen gerecht werden können.

11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

Die wesentlichen langfristigen Strategien, die direkt und auch indirekt Auswirkungen auf den Schutz vor Umgebungslärm haben, finden sich im Stadtentwicklungsplan – STEP 2025

Dessen primäre Inhalte und Maßnahmen wurden bereits im Kapitel 10 beschrieben und behandelt, daher wird in diesem Kapitel nicht mehr näher darauf eingegangen.

11.1 Leitfaden Lärmschutz in der Bauleitplanung

Beim Thema Lärmschutz geht es vor allem darum, für die Stadt eine gesunde Umwelt und lebenswerte Umgebung zu schaffen. Denn im Alltag fühlen sich viele Menschen durch Lärm belästigt, da er nicht nur als störend empfunden wird, sondern auch gesundheitliche Auswirkungen haben kann.

So vielfältig die Lärmquellen sind, so vielfältig sind auch die Möglichkeiten zur Vermeidung und Verminderung. Der Lärmschutz ist daher eine interdisziplinäre Aufgabe, die das Fachwissen vieler Experten benötigt.

Der hier nur kurz umrissene Leitfaden zum Lärmschutz in der Bauleitplanung soll vorerst nur einen Ausblick auf einen möglichen Handlungsfaden, der angefangen bei der Erstellung von Bebauungsplänen bis hin zur Detailplanung von Wohn- und Gewerbebauten zur Anwendung kommen soll.

Insbesondere bei der Verdichtung in Innenstadtbereichen und bei der heranrückenden Bebauung treten lärmschutzrelevante Aspekte und Fragestellungen in den Vordergrund, die bereits im Vorfeld hohe Anforderungen an die Lösung möglicher Lärmkonflikte stellt.

Daher soll der Leitfaden bei der Bewertung unterschiedlicher Lärmsituationen helfen und die rechtlichen Rahmenbedingungen, sowie die bestmögliche Vorgehensweise aufzeigen. Als praktische Handlungsanleitung für alle am Planungsprozess beteiligten soll der Leitfaden einen klaren Umgang mit dem sensiblen Thema Lärmschutz bieten.

12. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN

Es werden die bereits bisher von den Fachdienststellen im Rahmen der bestehenden auf Lärmschutz bezogene Förderungen oder Maßnahmen eingesetzten Mittel weiterhin budgetiert und verwendet.

Die Kosten für die Erstellung der strategischen Lärmkarten belaufen sich in Summe (aufgerundet) auf € 55.000,- brutto.

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

Die Wirksamkeit der Maßnahmen des Aktionsplanes 2018 wird durch die im Jahr 2022 zu erstellenden strategischen Lärmkarten dokumentiert. Die durch Schallschutzfenster und/oder Schalldämmlüfter geschützten Objekte werden von Seiten der Stadt Wien dokumentiert.

Die Auswertung der Anzahl geschützter Personen erfolgt gebäudebezogen.

Neben dem vorwiegend strategischen Maßnahmenbündel enthält der Lärmaktionsplan 2018 eine Reihe von punktuellen Maßnahmen, deren Wirksamkeit ebenfalls 2022 zu bewerten sein wird.

14. SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN

Wien wird auch in den nächsten Jahren durch ein starkes Bevölkerungswachstum gekennzeichnet sein. Dennoch wird aufgrund zahlreicher hier dargestellter Maßnahmen die Lärmbelastung nicht im Ausmaß des Anstieges der Bevölkerung zunehmen.

Eine Angabe der Anzahl der durch die konkreten Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren vor Umgebungslärm geschützten Personen ist jedoch seriöser Weise nicht möglich, da die Wirkung der im angesprochenen Zeitraum geplanten Maßnahmen auf Grund der Komplexität erst durch eine Evaluierung zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen kann.

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.“*

Angabe, ob der vorliegende Teil-Aktionsplan Maßnahmen oder Aktivitäten enthält, die den Rahmen für künftige Genehmigungen von Vorhaben, die im UVP-G 2000 angeführt sind oder die voraussichtliche Auswirkungen auf Natura 2000 Gebiete haben.

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

Der Teil-Aktionsplan enthält zudem keine Maßnahmen, die den Rahmen für sonstige Projekte festlegen, oder voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben.

16. ZUSAMMENFASSUNG FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG

16.1 Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 10 Wien

Name des Lärmaktionsplans	Magistrat der Stadt Wien - Straßen außer A&S in der Ballungsraumgemeinde Wien
Gesamtkosten (in Euro)	Nicht verfügbar
Beschlussdatum des Lärmaktionsplans	24.05.2016
Enddatum des Lärmaktionsplans	31.12.2017
Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung	Nicht verfügbar
Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Lärmaktionsplans	Tag: 60dB Nacht: 50 dB
Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf)	An diversen Verkehrsabschnitten kommt es zu Überschreitungen der Schwellenwerte.
Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans	<ul style="list-style-type: none"> - März 2018: Workshops mit den Bezirksvorstehungen - April 2018: Workshop mit den relevanten Magistratsdienststellen <p>Dabei konnten zahlreiche Ideen aus verschiedensten Disziplinen zum Thema Lärmschutz erarbeitet werden. Von Seiten der MA 22 wurden diese einer Bewertung unterzogen und in den weiteren Planungsprozess aufgenommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Herbst 2018: vertiefende Gespräche mit VertreterInnen der Fachdienststellen und Stakeholder geführt um in

	<p>Hinblick auf die Veränderungen durch die Cnossos-Richtlinie vorbereitende Maßnahmen zu Datenerhebung, Modellierung, etc. zu leisten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Herbst 2018: Öffentlichkeits-Veranstaltung „Lärmaktionsplan 2018 – 2023 für Wien – Handlungsfelder und Perspektiven“ in Kooperation zwischen der MA 22 und der Arbeiterkammer Wien.
<p>Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz ruhiger Gebiete, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Errichtung von Lärmschutzwänden: - Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämm-lüftern: - Ausweitung der Tempo 30-Zonen - Erhalt von ruhigen Gebieten - Technischer Lärmschutz an Haupttrouten - Maßnahmen zum ruhenden Verkehr
<p>Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans</p>	<p>Die Wirksamkeit der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan wird im Zuge von technischen Detailplanungen bzw. der zukünftigen Neuberechnung und Auswertung der strategischen Lärmkarten.</p>
<p>Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen</p>	<p>Der grundlegende Maßnahmenkatalog zum Lärmschutz leitet sich aus dem Stadtentwicklungsplan 2025 und den darin vorgesehenen Handlungskonzepten ab:</p> <p>https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/</p>

17. ANHANG

Dialogveranstaltung Lärmaktionsplan 2018 für Wien

Dokumentation



Bildungszentrum der AK Wien

Montag 5. Oktober 2018 von 16 bis 20 Uhr

Begrüßung

Sylvia Leodolter – Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr – AK Wien



Lärm ist nicht nur unangenehm und beeinträchtigt das subjektive Wohlbefinden, sondern auch eine Gesundheitsbelastung, denn er beeinträchtigt das Konzentrationsvermögen von Kindern und erhöht das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Sowohl objektive Messdaten als auch die subjektive Betroffenheit zeigen, dass Lärm ein Thema für sehr viele Menschen in Österreich ist. Das Thema Lärm ist darüber hinaus aber auch eine Frage der sozialen Gerechtigkeit: Viele Menschen mit niedrigen Einkommen leben in der Nähe von Lärmquellen und Menschen mit höheren Einkommen in ruhigeren Gebieten. Für die AK gilt daher: Ruheschutz beim Wohnen darf keine Frage des Einkommens sein!

Die EU verpflichtet die Mitgliedstaaten, regelmäßig auf Basis der Betroffenheit der Menschen Lärmakti-

onspläne zu entwickeln, diese öffentlich verfügbar zu machen und Fortschritte festzuhalten. Inhalt dieser Pläne sind u.a. auch die lärmreduzierenden Maßnahmen der einzelnen VerursacherInnen und unterschiedlichen Gebietskörperschaften. Der Arbeiterkammer ist es ein Anliegen, diese Pläne auch öffentlich und unter Beteiligung der Zivilgesellschaft zu diskutieren.

Wolfgang Khutter – Stellvertretender Leiter der Wiener Umweltschutzabteilung – MA 22



Die Lärm-Thematik wird von der Stadt Wien ernstgenommen und mit viel Aufwand bearbeitet. Dabei ist die Kooperation zwischen Stadt und AK traditionell gut.

Öffentlichkeitsbeteiligung ist bei Umweltthemen ein sehr bedeutendes Element. Da Lärm jedoch flächendeckend die ganze Stadt betrifft, ist es unmöglich alle Betroffenen im gleichen Maß zufrieden zu stellen. Nichtsdestotrotz wird die Öffentlichkeit seit Jahren laufend beteiligt.

Der aktuelle Lärmaktionsplan ist bereits der dritte im fünfjährigen Rhythmus. In diesen fünf Jahren hat sich auf den Lärmkarten einiges verändert. Die Veranstaltung dient auch dazu, der Bevölkerung diese Veränderungen und das generelle Zustandekommen der Lärmkarten und -aktionspläne zu erklären.

Präsentationen

Lärmaktionsplanung für Österreich – Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

Helfried Gartner – Stellvertretender Leiter der Abteilung Anlagenbezogener Umweltschutz, Umweltbewertung und Luftreinhaltung



Lärmschutz ist eine Querschnittsmaterie, bei der unterschiedliche Bundesministerien zuständig sind und mitwirken. Koordiniert wird der Lärmaktionsplan vom Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus. Zusammengetragen werden die Informationen zum Thema auf www.laerminfo.at. Wien als Ballungsraum ist von besonderen Herausforderungen betroffen. Die aktuelle Lärmkarte von Wien weist eine sehr laute Umgebung aus. Andererseits ist Wien das einzige Bundesland, welches auch den Schutz ruhiger Gebiete in der Aktionsplanung berücksichtigt. Die zuständigen Behörden können jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich zum Beispiel folgende Maßnahmen in Betracht ziehen:

- Raumordnung,
 - auf die Geräuschquelle ausgerichtete technische Maßnahmen,
 - Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung,
 - Verringerung der Schallübertragung,
 - verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize.
- Verkehrsplanung,

Bei der Erstellung der Aktionspläne bestand für die BürgerInnen die Möglichkeit sich zu beteiligen. Die Lärmkarten dienen als Grundlage für eine strategische Planung und können bedingt auch in anderen Rechtsmaterien wie z.B. der Raumordnung herangezogen werden. Die strategischen Lärmkarten sind nicht geeignet, die individuelle Lärmbelastung exakt zu beschreiben.

Die Bedeutung der EU-Umgebungslärmrichtlinie – END – Überlegungen aus Anlass der Lärmaktionsplanung in Wien

Werner Hochreiter – AK Wien, Umwelt- & Mobilitätsexperte



Interdisziplinärer Diskurs und Zusammenarbeit ist bei diesem Thema sehr wichtig. Denn Lärm ist auch Bestandteil der Diskussion um mehr Umweltgerechtigkeit. Im Mikrozensus von 2015 ist Lärm der am schlechtesten bewertete Faktor der Umweltqualität in Österreich. Deswegen müssen alle an der Thematik Beteiligten an einem Strang ziehen und ihre Bemühungen intensivieren, um auch in Zukunft zu einem guten Ergebnis zu kommen. Die Raumplanung kann dabei beispielsweise ein hilfreiches Instrument der Lärmaktionsplanung sein. Zur Diskussion steht auch die Klagbarkeit von Aktionsplänen oder einzelner Maßnahmen in Aktionsplänen. Hier wird die zukünftige Rechtsprechung Weichen stellen.

Strategische Lärmkarten und Lärmaktionsplanung 2018

Michael Schindler – Wiener Umweltschutzabteilung – MA22



Grundlage für die Erstellung der Lärmaktionspläne bilden die EU-Richtlinie und auch die nationalen Gesetze und Verordnungen. Die 5jährlich durchgeführten Berechnungen der Lärmkarten ergeben unterschiedliche Darstellungen. Es handelt sich dabei immer um Modellierungen, die den Jahresdurchschnitt angeben. Die Technik, Datengrundlage und Berechnungsmethodik verbessern sich ständig. Ebenso verändern sich Richtlinien und Normenwesen. Im letzten Berechnungs-Zyklus haben sich besonders die Abbildung der Nebenstraßen, die Genauigkeit der Nachbildung der Gebäudefassaden und die Schienenlärmkarten verbessert. Der Hauptverkehrsstraßenlärm ist genauso laut wie bisher und es gibt auch mehr BewohnerInnen mit ruhigen Fassaden.

Bei der Erstellung des Lärmaktionsplans wurden Bezirke im Wege der Bezirksvorstehungen einbezogen. Im Fokus des aktuellen Lärmaktionsplans stehen die Umsetzung der Maßnahmen aus dem STEP zur Lärmreduktion, die Ausweitung der Tempo-30 Zonen und der Erhalt der ruhigen Gebiete. Weitere bewährte Maßnahmen sind die Sanierung von Fahrbahnbelägen, der Ausbau des Umweltverbundes, von Begegnungszonen und Lärmschutzwänden.

Perspektiven aus zwei Wiener Bezirken

Im Zuge der Lärmaktionsplanung hat die MA22 alle 23 Bezirksvorstehungen Wiens eingeladen, um Lärmprobleme, Sanierungserfolge der Vergangenheit sowie Lärmsanierungs-Vorhaben für die kommenden Jahre zu erheben. Zwei BezirksvorsteherInnen-StellvertreterInnen haben sich bereit erklärt, im Rahmen dieser Veranstaltung einen Einblick in die wichtigsten Lärmthemen ihrer Bezirke zu geben.



3. Bezirk (Landstraße) – BV Stv Rudolf Zabrana

Bewährt haben sich die Lärmschutzwände an der A23 auf der Südosttangente. Man ist derzeit in Kontakt mit der ÖBB, um beim Gleisbogen der S-Bahn Ähnliches zu erreichen. Der Bezirk ist eine nahezu vollkommene Tempo-30 Zone (zuletzt Neulinggasse), dies soll Stück für Stück noch weiter ausgebaut werden. Problematisch ist dies mitunter für Busse der Wiener Linien. Wenn Veränderungen von der Bevölkerung ohne wesentliche Beschwerden angenommen werden, kann die Maßnahme als erfolgreich bezeichnet werden.

9. Bezirk (Alsergrund) – BVⁱⁿ Stvⁱⁿ Momo Kreutz

Der Bezirk hat sich mit besonders mit ruhigen Orten auseinandergesetzt. Es gab Spaziergänge, um diese ausfindig zu machen. Eine Erkenntnis war, dass ruhige Orte nicht zwingend an den Dezibelwert gebunden sind. So wurden auch Orte – vorwiegend Parkanlagen und Freiräume – in der Nähe von stark befahrenen Straßen als ruhig empfunden, wenn sie durch hohen Strauchbewuchs und Bäume von diesen auch visuell abgegrenzt waren. Auch am Alsergrund ist das Ziel, flächendeckend Tempo-30 zu realisieren. Gefordert wird der konsequente Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und von Park & Ride-Anlagen, um den motorisierten Individualverkehr und somit auch den Lärm zu reduzieren.

Lärmrundgang

An insgesamt acht Infoständen stellten sich MA 22, MA 18, MA 28 & MA 46, Wiener Umweltschutzgesellschaft, Wiener Linien, ÖBB Infra, bmvit & ACG & Dialogforum sowie AK Wien vor. Die TeilnehmerInnen besuchten die Infostände, traten in Dialog mit den LärmexpertInnen und hinterließen Anregungen und Kommentare.



Infostand MA 22 – Ruhige Bereiche



Infostand MA 22 & MA 18 – Strategischer Lärmschutz, Ideen gegen Lärm



Infostand Technischer Lärmschutz – MA 28 & MA 46



Infostand Wiener Umweltschutzgesellschaft



Infostand Wiener Linien



Infostand Eisenbahn – ÖBB Infra



Infostand Flugverkehr – bmvit, ACG & Dialogforum Wien



Infostand Lärmthemen aus Sicht der AK – AK Wien

Themen und Ergebnisse des Lärmrundganges

Zu folgenden zwei Fragen wurden beim Lärmrundgang diskutiert:

- Welche Lärmprobleme sollen vordringlich behoben werden?
- Welche Maßnahmen sind am geeignetsten, um die Probleme zu beheben?

In einer abschließenden Runde gaben die ExpertInnen die wesentlichen Inhalte der Diskussionen wieder.

Ruhige Orte – Klaus Kramer (MA 22)

- Einige TeilnehmerInnen waren erstaunt, dass bereits seit fünf Jahren Summenlärmkarten verwendet werden. Der Ansatz, Ruhe in den Vordergrund zu stellen, wurde positiv gesehen. Die ruhigen Bereiche sind öffentlich nicht bekannt genug.
- Zum Teil stoßen die Lärmkarten an die Grenzen der Darstellbarkeit. Dass es in der Innenstadt durch die Gebäudestruktur in den Innenhöfen sehr leise ist und es auch hier ruhige Bereiche gibt, wird erst bei eingehenderer Betrachtung ersichtlich.

Strategischer Lärmschutz / Ideen gegen Lärm – Michael Schindler (MA 22) & Roman Riedel (MA 18)

- Strategischer Lärmschutz ist ein Mittel um Lärm gar nicht erst aufkommen zu lassen. Dazu gehört eine sinnvolle Verkehrs- und Siedlungsplanung sowie die Attraktivierung des Zufußgehens, Radfahrens und öffentlichen Verkehrs. Kurze Wege und weniger Verkehr können hier konkrete Ziele sein.
- Was kann man gegen die Bereiche unternehmen, die in den Lärmkarten als Hotspots ausgewiesen werden? Wer ist in den einzelnen Fällen zuständig? Nicht immer die Stadt Wien. Welche kleinräumigen Maßnahmen kann man ergreifen? Nicht immer ist beispielsweise der Bau von Lärmschutzwänden möglich. Eine potentiell erfolgreiche Maßnahme ist die Temporeduktion.

Technischer Lärmschutz – Roland De Riz (MA 46) & Andreas Kauzner (MA 28)

- In der Planung der Fahrbahnbreite von Begegnungszonen soll berücksichtigt werden, dass dort Radfahren gegen die Einbahn weitgehend möglich ist. Generell ist Radfahren gegen die Einbahn in Wien größtenteils vor allem dort realisiert, wo es leicht und ohne einschneidende Maßnahmen für andere Verkehrsteilnehmer möglich war. Nun arbeitet man an Bereichen, wo bauliche Maßnahmen nötig sind.

Meist sind dies Bezirksstraßen, die auch der Bezirk finanzieren muss. Es werden mehr Fahrradstraßen mit niedrigem Geschwindigkeitsniveau gewünscht.

- Die Akzeptanz für Tempo-30 Zonen ist in der Wiener Bevölkerung hoch. Widerstände sind nur bei Hauptverkehrsstraßen zu erwarten. Diese haben jedoch den Vorteil, dass sie den Verkehr bündeln.
- Man wünscht sich Lärmschutzwände an der Stadtgrenze. Meist fallen diese jedoch in die Zuständigkeit der ASFINAG. Alte Lärmschutzwände sollen saniert werden.
- Zufahrtstrecken zu Autobahnauffahrten sollen überprüft werden, da AutofahrerInnen vermehrt ampel-freie „Schleichwege“ durch Wohngebiete und nicht die Hauptstraßen nutzen.

Wiener Umwelthanwaltschaft – David Reinberger & Iris Tichelmann

- Der Motorisierte Individualverkehr wird als größtes Problem wahrgenommen.
- Man wünscht sich eine Reduktion der Geschwindigkeit u.a. durch die flächendeckende Verbreitung von Tempo-30 Zonen und mehr Begegnungszonen.
- Es sollte nach Lösungen gesucht werden, wie harte Übergänge zwischen ruhigen Grün- und Wohngebieten und z.B. hochrangig befahrenen Straßen und Industriegebieten vermieden werden können.

Wiener Linien – Thomas Hauser

- Einer der Schlüssel zur Lärminderung liegt in der Zukunft der Motortechnik (Diesel, Hybrid, Elektro oder Wasserstoff) bei Bussen.
- Thema waren unter anderem die Möglichkeiten zur Minimierung des Luftschalls der U6. Durch den Denkmalschutz ist technischer Lärmschutz mit Lärmschutzwänden nicht möglich. Deshalb setzt man auf kontinuierliche Radpflegemaßnahmen (Entfernung von Flachstellenpolygonisierungen, Monitoring durch Dauermessanlagen zur Früherkennung und Klassifizierung) und Schienenschleifungen.
- Im Falle von Lärmbeschwerden kommt folgendes Procedere zur Anwendung:
 1. Lokalaugenschein zur Bewertung der Situation
 2. Bei Grenzwertüberschreitung wird eine Luftschallmessung veranlasst.
 3. Bei Grenzwertüberschreitung: Maßnahmen am Emissionsort

Eisenbahn – Michael Moravec, Harald Meidl und Jürgen Roth (ÖBB Infra)

- Es gibt Bahnabschnitte, bei denen trotz fortgeschrittenem Sanierungsprogramm noch keine Lärmschutzmaßnahmen (Wände und Fenster) gesetzt wurden. Viele sind für die absehbare Zukunft geplant.
- Auch Geräuschreflexionen von Gebäuden in Bahnnähe bereiten Probleme. Die ÖBB Infra wünscht sich hier mehr Unterstützung durch die Bauordnung. Ein Mittel können zwar instandhaltungsunfreundliche, aber reflexionsreduzierende poröse Gebäudeoberflächen sein.
- Eine weitere Problemstellung ist das Heranrücken der Bebauung an Bahnstrecken auf Grund des Wohndrucks.

Flugverkehr – Johannes Deimel (BMVIT), Waltraud Gruber (BMVIT), Wolfgang Hesina (Dialogforum Wien) und Christian Woborsky (ACG)

- Thematisiert wurde der Zustand und die Zukunft der Luftfahrt im Kontext des Klimawandels und der Kapazitätenfrage.
- Es gibt seit 2013 eine Nachtflugregelung und ein Lärmschutzprogramm für das Zwei-Pisten-System.
- Das Dialogforum pflegt den engen Kontakt und Austausch mit vielen BürgerInnen-Initiativen.

Lärmthemen aus Sicht der AK – Werner Hochreiter & Sylvia Leodolter

- Die Verkehrslärmbelastung hat ihre Ursache nicht nur in Wien, sondern vor allem in der Region um Wien (Einpendlerverkehr aus Niederösterreich und Burgenland). Hier bedarf es einer engen Abstimmung mit den angrenzenden Gemeinden.
- Wie ist es um die Verbindlichkeit der WHO-Richtlinien bestellt? Es handelt sich um eine Empfehlung. Wichtig wäre, dass dieses Thema von den Ministerien aufgegriffen wird und aus der Lärmwirkungsfor-schung wirkungsvolle Ansätze abgeleitet werden.

Resümee und Ausblick

Wolfgang Khutter – MA 22

Beim Thema Lärm ist eine konsequente Kommunikation und Vernetzung der unterschiedlichen Beteiligten der Schlüssel zum Erfolg.

Die MA 22 arbeitet ständig weiter an technischen Verbesserungen, um Lärm möglichst exakt darzustellen. Ein wichtiges Thema ist auch die Erkenntnisse und Entwicklungen Laien verständlicher zu machen, indem man z.B. Summenkarten erstellt, die die Einschätzung der Gesamtsituation erleichtern. Wien verfolgt diesen Ansatz als einziges Bundesland bereits seit 2012.

Mittlerweile gibt es immer mehr AkteurInnen, die der Ausweitung der Tempo-30 Zonen bzw. einer niedrigeren Regelgeschwindigkeit in Orten wohlwollend gegenübersteht – dies sollte man nutzen!

Am Thema der ruhigen Bereiche wird weitergearbeitet. Sie sollen der Öffentlichkeit auch stärker kommuniziert werden, gerade weil Wien hier ein großes Potential hat.

Des Weiteren wird Lärm zunehmend in anderen Plänen und Programmen (z.B. Klimaschutz-, Luftreinhalteprogramm oder Stadtentwicklungsplan) verankert.

Die heutige Veranstaltung hat erneut gezeigt, wie wichtig und produktiv Dialog und Wissensvermittlung im Zusammenhang mit Lärmsanierung sind. Herzlichen Dank an alle TeilnehmerInnen, an die ExpertInnen in den Themenkojen, an die OrganisatorInnen und KooperationspartnerInnen, allen voran die AK Wien.

Die MA22 wird den Weg des Dialogs und der kooperativen Lärmsanierung auch weiterhin beschreiten und freut sich über Interesse, Ideen und Bereitschaft zur Mitwirkung aller AkteurInnen

