

# UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2013

## TEIL 10B

### Aktionsplanung Straßenverkehr Wien - Straßen Ballungsraum Wien



## Dokumentstruktur

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

### Allgemeine Informationen

Allgemeiner Teil - Zusammenfassende Betroffenenauswertung

### Aktionsplanung Straßenverkehr

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

### Schienenverkehr

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

### Flugverkehr

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

### IPPC-Anlagen in Ballungsräumen

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

## INHALTSVERZEICHNIS

---

1.	PLANUNGSGEBIET .....	6
2.	FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE .....	6
3.	GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN .....	6
4.	ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN .....	6
5.	ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND .....	6
6.	ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN .....	7
7.	DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT .....	8
8.	BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG .....	11
9.	MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG .....	26
10.	ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN.....	32
11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM .....	41
12.	VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN .....	46
13.	GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPLANS .....	46
14.	SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN .....	46
15.	BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN .....	47
16.	ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPLANS FÜR DIE EU- BERICHTERSTATTUNG.....	47

## VORWORT

Die Verminderung der Lärmbelastung in Wien ist bereits seit vielen Jahrzehnten ein Thema. Langfristig angelegte, zukunftsweisende Strategien und Programme der Stadt Wien wie der Stadtentwicklungsplan, der Masterplan 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 wurden u. a. Lärmschutzwände entlang von Straßen errichtet und Schallschutzfenster gefördert. Für die Errichtung von Lärmschutzwänden und den Einbau von Lärmschutzfenstern entlang von Schienenbestandsstrecken investieren die Stadt Wien und der Bund auf Basis eines Übereinkommens seit 2001 jährlich je 1,8 Mio. Euro.

Neben den genannten technischen Lösungen des Lärmschutzes sind es vor allem verkehrsberuhigende Maßnahmen, die zu einem Rückgang der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr geführt haben. Der kontinuierliche Ausbau der Öffis, der Ausbau des Radwegenetzes, die Parkraumbewirtschaftung, die Ausweitung von Tempo-30-Zonen, Wohnstraßen und Fußgängerzonen: Alle diese Maßnahmen haben dazu geführt, dass sich der Modal Split stark zugunsten der Öffis und des Radverkehrs verschoben hat.

Der nun vorliegende Wiener Lärmaktionsplan, der auf Basis der EU-Richtlinie zur Bekämpfung von Umgebungslärm erstellt wurde, baut auf die erfolgreichen bisherigen Maßnahmen auf und setzt darüber hinaus weitere Schwerpunkte. So sollen ruhige Gebieten mit speziellen Maßnahmen als solche erhalten und geschützt werden. Für den weiteren Ausbau von Lärmschutzwänden an Straßen soll magistratsintern eine Prioritätenreihung erarbeitet werden. Ein weiterer Schwerpunkt wird in der Sanierung von Fahrbahnbelägen und dem Einbau spezieller lärmarmen Fahrbahnbeläge 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 steht aber auch allen BürgerInnen zur Einsicht zur Verfügung. Nur gemeinsam mit allen Gruppen, der Politik, den LärmexpertInnen der Fachabteilungen, den LärmverursacherInnen und der von Lärm Betroffenen können wir für die Wienerinnen und Wiener die bestmöglichen Maßnahmen umsetzen.

Ihre

Ulli Sima  
Wiener Umweltstadträtin

## **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](http://www.laerminfo.at) abgerufen werden.

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

## 1. PLANUNGSGEBIET

- Alle Landesstraßen im Gemeindegebiet Wien (Teil des Ballungsraumes Wien).

## 2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

- Magistrat der Stadt 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

Die strategischen Umgebungslärmkarten und die auf diesen basierenden Konfliktkarten wurden auf Basis der digitalen Stadtkarte der MA 41 (Stand 2011), Verkehrsdaten von ITS Vienna Region (Stand 2011), der GIP (Graphen-Integrations-Plattform) sowie der Personendaten des Zentralmelderegisters (Stichtag 1. März 2010) erstellt.

Die Erstellung der strategischen Umgebungslärmkarten erfolgte mit dem Schallausbreitungsprogramm CADNA/A der Fa. Datakustik GmbH in der Version 4.2.

- o ZMR-Daten: **1. 3. 2010**
- o GWR-Daten: **15. 3. 2011**

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

Die Angabe der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind im allgemeinen Teil des Aktionsplans für den Ballungsraum Wien und außerhalb des Ballungsraumes Wien getrennt nach Bundesländern angegeben.

Bei der Angabe der Personen, Wohnungen etc. je Auswertungsgebiet erfolgt keine Unterscheidung nach zuständigen Behörden.

Mit dem allgemeinen Teil des Aktionsplans steht nur eine zusammenfassende Darstellung der Betroffenenauswertung zur Verfügung.

Eine detailliertere Darstellung der Betroffenen nach Untergliederung in Wiener Gemeindebezirke zeigt untenstehende Tabelle. Die Anzahl der Betroffenen bezieht sich dabei auf Straßen auf Wiener Landesgebiet (Landes- und Gemeindestraßen). Ausgenommen sind Straßen, die im Kompetenzbereich der ASFINAG liegen (Autobahnen und Schnellstraßen):

Gemeinde / Bezirk	Anzahl Einwohner				Anteil an der Gemeindebevölkerung in %	
	> 55dB L <sub>den</sub>	> 45 dB L <sub>night</sub>	> Schwellenwert L <sub>den</sub>	> Schwellenwert L <sub>night</sub>	> 55 dB L <sub>den</sub>	> 45 dB L <sub>night</sub>
Wien gesamt	677312	800603	400642	452212	36,4	43,0
1010	7924	9826	4725	5529	39,1	48,4
1020	45487	55819	28271	32333	44,6	54,7
1030	37982	44664	24691	27641	39,1	45,9
1040	14046	15990	9272	9620	38,4	43,8
1050	25990	29653	17814	18994	42,5	48,5
1060	17122	20114	12360	14180	48,5	57,0
1070	21586	24174	13219	14784	57,8	64,7
1080	12584	15423	7277	7805	41,9	51,4
1090	25265	30511	16090	18045	51,5	62,2
1100	66034	79658	35956	42642	34,8	42,0
1110	22052	25401	11547	12749	23,4	26,9
1120	43101	49133	27552	31167	44,8	51,0
1130	15073	16264	8488	9055	27,0	29,1
1140	33513	36608	15462	16893	37,5	40,9
1150	32201	38845	20600	22188	39,8	48,0
1160	42052	49982	29016	31174	40,0	47,6
1170	21639	25338	13369	15408	36,6	42,9
1180	22271	26557	13650	15463	40,1	47,8
1190	31990	37454	16228	20071	42,1	49,2
1200	44548	55405	25848	29714	48,7	60,5
1210	38421	46870	21226	24422	26,1	31,8
1220	38748	46234	19373	22369	24,9	29,7
1230	17683	20680	8608	9966	18,3	21,5

## 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 Umgebungslärmschutzgesetz)

Gemäß dem § 11 des Wiener Umgebungslärmschutzgesetzes werden die Bezirksvorsteherinnen und Bezirksvorsteher in die Aktionsplanung eingebunden.

Auszug aus dem Wiener Umgebungslärmschutzgesetz (LGBl. Nr. 19/2006):

*§ 11 (1) Die Behörde (§ 16) hat im Zuge des Erstellens von Aktionsplänen die Bezirksvorsteherin bzw. den Bezirksvorsteher des jeweils betroffenen Bezirkes 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.*

#### **Stellungnahmen der BezirksvorsteherInnen:**

Von Seiten der Bezirke 8, 13, und 19. wurde im Zuge der Öffentlichen Auflage eine inhaltliche Stellungnahme zum Lärmaktionsplan abgegeben.

Folgende Anmerkungen, die den Lärmaktionsplan Straßenverkehr Wien betreffen, wurden dabei eingebracht:

#### *BV 8:*

Bessere Lösung für die Taxistände am Matthias-Hauer-Platz sowie Piaristengasse (Taxitelefon)

→ Erarbeitung von Lösungsvorschlägen aller Beteiligten gemeinsam mit der Taxiinnung und dem Bezirk

Gästelärm aus Schanigärten:

→ Initiierung von kooperativen Verfahren (siehe Kap. 8.5.3.)

#### *BV 13.:*

Weitere Differenzierung der Kategorien der Lärmkarten:

→ Die Lärmkarten bilden bereits die dB Bereiche von 30dB bis über 80dB in 5 dB Schritten ab. (L DEN und L Night)

#### *BV 19.:*

Nachweis der Auswirkungen von verkehrsorganisatorischen und baulichen Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet:

- Die angegebenen Maßnahmen stellen einzelne Puzzlesteine in einem Gesamtsystem dar, das langfristig auf weniger Kraftfahrzeugverkehr und geringere gefahrene Geschwindigkeiten abzielt und damit die Lärmbelastung insgesamt senkt.

Dies betrifft auch den Verkehrslärm in den Hauptdurchzugsstraßen im Bezirk.

Kleinstein- und Kopfsteinpflaster:

- Die Sanierung von Fahrbahnbelägen und der Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläge ist Teil der Lärmaktionsplanung (siehe Kap. 8.2., Kap. 9.1.1.7. und Kap 11.)

Anmerkungen, die nicht in den Zuständigkeitsbereich des Lärmaktionsplanes Straßenverkehr Wien fallen, wurden direkt von der MA 22 beantwortet.

### **Information der Öffentlichkeit (§ 12 Wiener Umgebungslärmschutzgesetz)**

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

Datum der Veröffentlichung des Teilaktionsplanentwurfes auf [www.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at)  
1. Juni 2013

Im Rahmen der sechs wöchigen Öffentlichen Auflage (1.6.2013 bis einschließlich 17.7.2013) wurde der Entwurf des Umgebungslärm-Aktionsplans 2013 - Teil 10 B der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

#### **Darstellung der Ergebnisse der Einbeziehung der Öffentlichkeit**

In der Zeit der Öffentlichen Auflage wurden insgesamt sechs Stellungnahmen abgegeben, wobei drei Stellungnahmen die Lärmaktionsplanung allgemein in ganz Österreich betreffen.

Die Stellungnahmen wurden von öffentlichen Institutionen und Interessensvertretungen, sowie einer Bürgerinitiative eingebracht. Die in den Einflussbereich der Stadt Wien fallenden Stellungnahmen wurden direkt beantwortet. (s.u.: Punkt: Art der Würdigung)

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

##### **a) Einbindung der qualifizierten Öffentlichkeit**

- Juni 2012: Workshop mit Magistratsdienststellen mit VertreterInnen der Geschäftsgruppe Stadtplanung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung, der Geschäftsgruppe Umwelt, der Magistratsdirektion Baudirektion, der MA 64, MA 48, MA 53 und der MA 65.  
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.
- 2012 und 2013: laufend Planungs- und Koordinationsgespräche mit VertreterInnen von Fachdienststellen (MA18, MA 28, MA 46, MA 48, Wiener Linien), Verkehrsunternehmen, NGOs, usw. Die Inhalte aus den Planungs- und Koordinationsgesprächen sind im Lärmaktionsplan in den entsprechenden Kapiteln beschrieben.

- Sept-Nov 2012: Bereits vor der Öffentlichen Auflage fanden Sondierungsgespräche mit allen 23 Bezirksvorstehungen Wiens (BezirksvorsteherInnen, teilweise Vorsitzende von Fachkommissionen) statt. Diese wurden in Form von leitfadengestützten strukturierten Interviews zu den Themen Sanierungserfolge der vergangenen Jahre, aktuelle Lärmprobleme aus Sicht der Bezirke und der Bezirksbevölkerung durchgeführt.

Enddatum der vorab Stellungnahmefrist der BezirksvorsteherInnen: 07. Mai 2013

#### Ergebnisse aus den Sondierungsgesprächen mit den BezirksvertreterInnen:

##### Anzahl der eingegangenen Stellungnahmen

Die MA 22 erhielt in den Sondierungsgesprächen mit den Bezirken mehr als 180 Hinweise zum Umgang mit aktuellen Lärmthemen, über 80 Hinweise zu erfolgreichen Maßnahmen der vergangenen fünf Jahre und 79 Ideen bzw. Vorschläge für konkrete Lärmaktionen in den nächsten Jahren.

##### Zusammenfassung der eingegangenen Stellungnahmen, Beschreibung der eingegangenen Beiträge und Anregungen

180 Lärmthemen bzw. Fälle wurden erfasst  
davon zu Verkehrslärm im engeren Sinne 75 Hinweise.  
zu Schienenlärm 19  
zu Veranstaltungslärm 2  
zu Nachbarschaftslärm 5  
zu Gewerbelärm 19  
zu Freizeitlärm 12  
zu Fluglärm 11  
zu Baulärm 5

Zum Thema Verkehrslärm wurde eine Vielzahl von Hinweisen zu konkreten Straßen im höherrangigen Netz, aber auch im Nebenstraßennetz erfasst. Im höherrangigen Straßennetz wurde in den meisten Fällen die Nichteinhaltung der verordneten Geschwindigkeiten thematisiert, aber auch Belastungen aufgrund hohen Verkehrsaufkommens. Dabei wurden auch die Belastungen bei Nacht und bei Tag differenziert. Bis auf einige kleinere Details wurde die in den vorgelegten Summenlärmkarten visualisierte Belastungssituation bestätigt. Die vermerkten Abweichungen wurden von der MA 22 zur weiteren Verfeinerung der Lärmkarten und zur Überprüfung der Eingangsdaten herangezogen.

Vielfach traten Zielkonflikte zwischen der flüssigen und leichten Abwicklung der Verkehrsströme und der lärmreduzierenden Entschleunigung bzw. Verkehrsreduktion zu Tage. Hier bestehen auch unterschiedliche Interessenslagen zwischen Wohnbevölkerung und AutofahrerInnen, teilweise in Personalunion, die sich in den jeweils zuständigen Organisationen (Autofahrerclubs, Verkehrsanbieter, Bürgerinitiativen etc.) widerspiegeln. Ebenso treten Zielkonflikte im Zusammenhang mit der bevorrangten Abwicklung des ÖV (Busse) und der Verordnung von Tempo-30-Zonen auf. In einigen Fällen wurde die Verlagerung der Verkehrsströme, insbesondere des Schwerlastverkehrs gefordert.

Viele Hinweise bewerteten die aktuelle Einführung der Parkraumbewirtschaftung als wesentliche Maßnahme zur Verkehrs- und damit Lärmreduktion.

Unwissen und mangelndes Empathievermögen der VerkehrsteilnehmerInnen wurden von einigen als Ursache von lärm erzeugendem Verhalten konstatiert. Damit wurde auch Handlungsbedarf in Aufklärung, Bewusstseinsbildung und Kontrolle geortet.

Diverse Hinweise betrafen auch ungünstige bauliche Situationen, die eine Ausbreitung von Verkehrslärm ungünstig beeinflussen. In diesem Zusammenhang wurde auch nach technischen Lärmschutzmaßnahmen gefragt.

Auch auf Basis der vorgelegten Lärmkarten wurden diverse Gebiete mit Belastungsspitzen bestätigt. Umgekehrt befinden sich in vielen Wiener Gemeindebezirken ruhige Gebiete, speziell in Gebieten mit gründerzeitlicher Bebauung im innerstädtischen Gebiet und in Grünzügen und -gürteln in den Stadtrandlagen. Auf die Wichtigkeit der Bewusstmachung und Erhaltung dieser ruhigen Gebiete wurde mehrfach hingewiesen.

Den punktuellen Hinweisen zu ganz konkreten Verkehrssituationen und Lärmsanierungsbedarf geht die MA 22 nun in Kooperation mit anderen LärmakteurInnen nach.

#### b) Einbindung der breiteren Öffentlichkeit

Am 15. April 2013 fand die Veranstaltung „**Lärmaktionsplan 2013 – 2018 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.

#### Art der Würdigung:

Die Hinweise aus allen eingelangten Stellungnahmen und aus zahlreichen Gesprächen wurden in einem ersten Analyseschritt von der MA 22 hinsichtlich ihres Beitrages zur Lärmreduktion fachlich bewertet.

Einige der artikulierten Lärmthemen wurden aufgegriffen und in den Maßnahmenplan aufgenommen (siehe Kapitel 9).

Im nächsten Schritt werden die weiteren Anregungen zur Lärmsanierung und Lärmvermeidung in Gesprächen mit Fachdienststellen und Lärmstakeholdern auf ihre Machbarkeit hin überprüft. Im Falle der Machbarkeit werden die konkreten Umsetzungsschritte definiert.

Sinnvolle und effektive Maßnahmen sollen sukzessive in die Lärmaktionsplanung aufgenommen werden.

## **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.
- Die Umnutzung von Straßenzügen als Wohnstraße bzw. Fußgängerzone sowie die Verordnung neuer Tempo-30-Zonen im Wiener Stadtgebiet.
- Die 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 Fahrbahn Belägen
- 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 (Gewerbe-, Bauverfahren, Veranstaltungswesen etc.).

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.

### **Verringerung der Verkehrslärmbelastung**

Die Lärmsituation in Wien wird auf verschiedene Weise erfasst: Die subjektive Lärmbelastung der Bevölkerung wird in erster Linie in Umfragen ermittelt. Objektive Schallmessungen werden anlassbezogen durchgeführt: bei Beschwerden und im Zuge von Genehmigungsverfahren bezüglich Veranstaltungen, Gewerbe- oder Bauvorhaben.

### **Subjektive Lärmbelastung**

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

Etwas mehr als die Hälfte der Wienerinnen und Wiener geben an, dass sie unter Lärm leiden, wobei der Grad der Lärmbelastung unterschiedlich ist. Von den Befragten geben 47 Prozent an, dass sie gar nicht unter Lärm leiden. Geringfügig oder mittelmäßig vom Lärm belastet sind 36 Prozent. Eine starke Lärmbelastung beklagen 10 Prozent und 7 Prozent geben an, sehr stark von Lärm beeinträchtigt zu

sein. Aufgeschlüsselt nach Lärmarten fühlen sich 57 Prozent der von Lärm gestörten Wienerinnen und Wiener von Verkehrslärm beeinträchtigt, wovon 46 Prozent auf den Straßenverkehrslärm, 7 Prozent auf Schienenlärm (Straßen- und Eisenbahn) und rund 4 Prozent auf den Lärm verursacht durch Flugverkehr zurückgeführt werden. Neben dem Verkehrslärm werden als weitere Lärmquellen häufig der Lärm aus Nachbarwohnungen (18 Prozent) und Baustellenlärm (13 Prozent) angegeben.

Quelle: Statistik Austria -Umweltbedingungen, Umweltverhalten 2007 - Wien 2009

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](mailto: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](mailto: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.magwien.gv.at](mailto:post@ma36.magwien.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, Ignazgasse 4

Tel.: (01) 95559

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

E-Mail: [post@ma46.wien.gv.at](mailto:post@ma46.wien.gv.at)

## 8.1 LÄRMSCHUTZWÄNDE UND LÄRMSCHUTZWÄLLE

### 8.1.1 Absorbierende Lärmschutzwände

Auf Wiens Hauptstraßen gibt es derzeit rund 12.200 Laufmeter Lärmschutzwände mit einer Fläche von rund 32.100 m<sup>2</sup>. Im Bereich der Wiener Stadtautobahnen gibt es derzeit 57 km Lärmschutzwände (Quelle: MA28, Asfinag)

#### Liste bestehender Lärmschutzwände (Stand Jänner 2013, Quelle: MA 28):

Standort	Länge (m)	Höhe (m)	Fläche (m <sup>2</sup> )	Kosten (€)	Bauj.
14., Wientalstraße (A. Schweitzer G. bis J. Palme Pl.)	587	3,5	2.054	531.091	2004
14., Hadikgasse, Höhe Bahnhof Hütteldorf (MA 29)	912	1	912	210.751	1992
13., Wientalstraße + Hackinger Kai (Glaswand)	912	2,8	2.554	1.002.885	1992
21., 22., B 3 Donau Straße (Angylaföldstraße)	1.774	1,5-3	1.910	779.487	2000
22., Erzherzog Karl Str. (Salbeigasse-Zschokkegasse)	662	2,8-3	1925	536.532	1995
21., Katsushikastrasse (verl. Nordbrücke)	110	3	330	99.000	2007
12., Sagedergasse	140	3,5	490	138.848	2002
10., Triester Straße (LSW)	80	3,3-3,7	280	36.337	1989
10., Triester Straße (Wall)	540	2,6	1.400	29.069	1989
23., Altmannsdorferstrasse (Steinseeweg)	230	3,6	828	207.794	2009
20., Gürtelabfahrt Brigittenauer Lände	233	1,5/3	477	?	1993
10., Bitterlichstraße	627	3/3,5	2.194	399.655	2004
22., Rautenweg (Percostr.-B302)	356	3,5	1.246	188.400	2001
22., Rautenweg (Tillmannngasse-Markomanneng.)	197	3	491	167.712	1999
21., 22., B 3 Donau Straße (Siebeckstr.-Dückegasse)	681	4,2	2.043	709.931	2003
19., Klosterneuburgerstrasse neben Stadtautobahn	810	2,5/ 1	1.540	210.751	1985
20., Handelskai, Höhe Floridsdorfer Brücke	232	3	726	121.366	1987
2., Seitenhafenstrasse (LSW)	233	4	932	222.748	2010
2., Seitenhafenstrasse (Wall) - Dammschüttung, bewährte Erde	842	4	3.368	912.981	2010
2., Seitenhafenstrasse (Gabionen)	67	4	268	126.335	2010
22., Erzherzog Karl Str. (Salbeigasse-ON 139)	312	4	1285,04	365.404	2009
20., Gürtelabfahrt Brigittenauer Lände	313	1,5-3	755	?	1993
21., Donaukanalstrasse (LSW) ,ehem.B227	829	1-2,5,4-6	2.513	647.660	84-95
21., Donaukanalstrasse (Wall), ehem.B227	265	4	1.060	50.871	1981
22., Wr. Nordrandstrasse	217	2	434	69.040	1993
22., Wr. Nordrandstrasse	60	2	120		1993
	<b>12.221</b>		<b>32.134</b>		



**Abbildung 1: Altmannsdorferstraße**



**Abbildung 2: Angyalföldstraße**



**Abbildung 3: Bitterlichstraße**



**Abbildung 4: Brünner Straße**



**Abbildung 5: Sagedergasse**



**Abbildung 6: Seitenhafenstraße**

### 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.

Daher hat die Wiener Umweltschutzabteilung - MA 22 die Initiative ergriffen, in Zusammenarbeit mit der Werbewirtschaft eine multifunktionelle transparente Lärmschutzwand zu entwickeln. Sie bietet die Möglichkeit, Wirtschaftskommunikation mit Transparenz und Lärmschutz zu kombinieren. Hohe Verkehrsfrequenzen und der mögliche hohe Grad an Aufmerksamkeit ergeben eine optimale Voraussetzung für attraktive Werbeträger.

Bereits realisierte Beispiele in Wien beweisen, dass trotz Werbemaßnahmen "offene Räume" erhalten bleiben und die Finanzierung der Errichtung und Erhaltung solcher Lärmschutzwände ermöglicht wird. Die "Public Private Partnership" (PPP) findet so eine neue erfolgreiche Dimension, die die öffentliche Hand bei Herstellung und Pflege von Maßnahmen zum Nutzen und Schutz der Bevölkerung entlastet.

#### 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.

**Beispiele für bestehende nicht absorbierende Lärmschutzwände:**



**Abbildung 7: Grünbergstraße**



**Abbildung 8: Grünbergstraße**



**Abbildung 9: Thaliastraße/ Hofferplatz**



**Abbildung 9: Margaretengürtel / Bruno-Kreisky-Park**



**Abbildung 9: Linke Wienzeile / Alfred-Grünwald-Park**

### Sonderkonstruktion Lärmschutzwand am Theodor-Körner-Hof

Im Sommer 2007 wurde die höchste Lärmschutzwand Wiens beim Theodor-Körner-Hof fertiggestellt. Das im Rahmen des EU-Förderprogramms LIFE-Umwelt erarbeitete Projekt „SYLVIE-Lärmschutzwand Theodor-Körner-Hof“ entschärft die Lärmbelastung durch Bahn und Straße entlang des Südgürtels und verbessert die Lebensqualität der AnrainerInnen.

Das Projekt **SYLVIE** (**SY**stematische **L**ärmsanierung in innerstädtischen Wohn**VI**erteln) setzte auf die Kooperation mit allen Lärmakteuren. Wien war drei Jahre lang, von Oktober 1999 bis Oktober 2002, Schauplatz eines einzigartigen Lärmsanierungsverfahrens. Das Projekt SYLVIE ist abgeschlossen, die Erkenntnisse der kooperativen Lärmsanierung sind weiterhin gültig.

Im Körnerhof, einem Wohnbau der 50er Jahre, besteht die stärkste Lärmbelastung durch den Verkehrslärm am Gürtel (Straßen- und Schienenverkehrslärm). Von den rund 1.000 im Körnerhof lebenden Personen waren vor Errichtung 90 Prozent von Lärmgrenzwert-Überschreitungen betroffen. Durch die Abschirmung der Wohnhausanlage hin zur Verkehrsachse Margaretengürtel wurde eine bedeutende Aufwertung des Wohnbereiches erzielt. 75 Prozent der BewohnerInnen sind keinen Grenzwertüberschreitungen mehr ausgesetzt.

Ein weiterer positiver Effekt ist eine deutliche Reduktion des Schadstoffeintrags. Zusätzlich zur lärmtechnischen Funktion dienen die gläsernen Lärmschutzwände als Werbefläche sowie als Trägerfläche für eine Fotovoltaikanlage.

Die Errichtungskosten der Lärmschutzwände betragen rund 3,5 Millionen Euro und wurden vom Land Wien, Bund und ÖBB aufgebracht.



Abbildung 10: LSW am Theodor-Körner-Hof

## 8.2 SANIERUNG VON FAHRBAHNBELÄGEN UND EINBAU LÄRMARMER FAHRBAHNBELÄGE

An bestehenden Straßen im dicht verbauten Stadtgebiet ist die Errichtung von Lärmschutzwänden sehr schwierig. Oft sind Verbesserungen der Lärmsituation durch den Einbau eines lärmindernden Belags möglich.

Im städtischen Straßenbau setzt sich der Lärmanteil von Fahrbahndecken größenteilig gelistet wie folgt zusammen:

- Ebenheit der Straße

- Anzahl bzw. Lage der Einbauten im vergl. zum Straßenniveau
- Zustand der Straße in Bezug auf Risse und Fugen und Ausbesserungen
- Zustand und Anzahl der Künetten vor und nach Instandsetzung
- Alterung der Deckschichte
- Anforderung an Mischgutqualität bzw. Mischgutttyp

Unzureichende Längs- und Querebenheit der Straße sowie der unsachgemäße Einbau zahlreicher Deckel und Gitter (Einbauten) im Straßenkörper erzeugen den größten Lärmanteil (schlagend, rumpelnd). Speziell lärmindernde Beläge sind daher im urbanen Raum aufgrund der zahlreichen Einbauten und Aufgrabungen (ca. 10.000 pro Jahr) problematisch und nicht zielführend, da die Wirksamkeit einerseits durch das Flickwerk und andererseits durch hohe technische Anforderungen an den Einbau stark reduziert wird (kleinflächiger und händischer Einbau). Weiteres kann eine wirksame Lärmreduktion erst ab einer Mindestgeschwindigkeit von 50 km/h gemäß RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) Anforderung erreicht werden. Künetteninstandsetzungen sollten daher immer großflächig zusammenhängend ausgeführt werden, um eine konstante und gleichmäßige Herstellung erreichen zu können.

Sowohl im Asphalt- als auch im Betonstraßenbau ist daher für die Reduktion des Lärms für den urbanen Raum in 1. Linie die Ebenflächigkeit und die Lage sowie der Einbau von Einbauten in die Oberfläche und erst in 2. Linie die Ausbildung der Oberfläche verantwortlich.

Um den Überblick über unterschiedliche Beläge in Bezug auf die Erhaltung und Instandsetzung nicht zu verlieren, wird daher die Auswahl der verwendeten Mischgutsorten im städtischen Raum aus technischen und wirtschaftlichen Gründen begrenzt.

Im Asphalt- und Betonstraßenbau werden im Regelfall für das hochrangige Straßennetz (Hauptstraßen A und B) 3 Standard-Asphalttypen (Splittmastixasphalt, polymermodifizierte Asphaltbeton, Raugussasphalt) und 2 Standard-Betontypen (Betondecke mit Besenstrich, Waschbeton) als Deckschichte eingesetzt, welche in der Herstellung und Erhaltung leicht zu handhaben und ebenso lärmindernde Eigenschaften beim Rollgeräusch aufweisen. Weiters ist festzuhalten, dass neue Beläge gegenüber alten Belägen aufgrund der rauen und noch nicht abgefahrenen und verwitterten und spröden Oberfläche ein wesentlich lafruhigeres Verhalten aufweisen.

Die Magistratsabteilungen 22 (Wiener Umweltschutzabteilung), 28 (Straßenverwaltung und Straßenbau) und 46 (Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten) beabsichtigen ein gemeinsames Monitoring-Projekt durchzuführen, in dem auf fünf ausgewählten Straßenabschnitten im hochrangigen Straßennetz die Deckschichten mit unterschiedlichen Fahrbahndecken (3 Asphaltdecken, 2 Betondecken) saniert werden. Hierbei wird insbesondere auf Ebenflächigkeit und Niveauanpassung der Einbauten (keine Stufenbildung bei Gitter und Deckel) geachtet. Vor und nach der Sanierung sowie zyklisch jedes Jahr auf eine Dauer von drei Jahren soll eine Lärmmessung mit begleitender Zustandserfassung der Verkehrsbelastung erfolgen.

### 8.3 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 Schalldämm-Maß 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 Garantieerklärung 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: 1190 Wien, Muthgasse 62

Telefon: (01) 4000 74860

Internet: <http://www.wien.gv.at/wohnen/wohnbautechnik/infopoint/index.html>

### 8.4 LÄRMSCHUTZ IN DER STADTPLANUNG

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

- „Stadt der kurzen Wege“: Schaffung von Bebauungsstrukturen die eine Nutzungsmischung sowie Nahversorgung leichter ermöglichen
- Stadtentwicklung generell entlang leistungsstarker öffentlicher Verkehrsträger

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 abmindern.

## 8.5 RUHENDER VERKEHR

### 8.5.1 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:

#### 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.

Insgesamt wurden in Wien bis dato durch den Bau von rund 257 gewerblichen Garagen zirka 87.600 Stellplätze, sowie rund 350 Busstellplätze realisiert.

Im derzeitigen Standortkonzept sind zusätzliche rund 3.530 PKW-Stellplätze und etwa 80 Busstellplätze vorgesehen. Jedoch wird im Jahr 2013 ein neues Garagenprogramm für Wien ausgearbeitet. Zu den für die Erarbeitung maßgeblichen Rahmenbedingungen zählen auch die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in den westlichen Bezirken der Stadt, die neue Tarifpolitik der Wiener Linien (verbilligte Jahres- und Monatskarten) und Pilotprojekte im ruhenden Verkehr (Car-Sharing, AnwohnerInnenparken). Diese Auswirkungen auf den künftigen Garagenbau in Wien sind sinnvollerweise bei den Überlegungen zum neuen Garagenprogramm zu berücksichtigen.

Im April 1999 hat die Stadt Wien erstmals den Garagenratgeber „**Parken in Wien**“ veröffentlicht. Diese Broschüre (siehe auch <http://www.parkeninwien.at/> ) beinhaltet einen detaillierten Plan der gewerblichen Wiener Garagen und Park&Ride- Standorte, samt den wesentlichen Benutzungsbedingungen wie beispielsweise Tarife und Öffnungszeiten, als auch Informationen über das Kurzparken in Wien. Nachdem im Zweijahresrhythmus dieser Parkratgeber herausgegeben wurde, liegt nun die aktuelle Fassung aus dem Jahr **2012** vor.

### **Die Wiener Garagenförderungsaktion (Wirtschaftskammer Wien):**

Grundsätzlich wird für Garagenprojekte ein Pauschalbetrag von EUR 1.800,- pro Stellplatz gewährt. Bei Garagenprojekten ab 51 (zusätzlichen) Stellplätzen kann alternativ um die Gewährung eines 20%igen Investitionskostenzuschusses angesucht werden. Der Investitionskostenzuschuss erhöht sich auf 22 % je PKW-Stellplatz, wenn je 15 PKW-Stellplätze ein Stellplatz für ein einspuriges Fahrzeug geschaffen wird.

Pflichtstellplätze werden im Rahmen dieser Garagenförderungsaktion nicht gefördert. Als Bemessungsgrundlage dieser Regelung werden die Herstellungskosten - das sind die Planungs- und Baukosten, sowie Einrichtung und Technik - herangezogen, wobei bei Hochgaragen max. € 15.000,-, bei Tiefgaragen max. € 20.000,- und bei mechanischen Garagen max. € 27.000,- pro Stellplatz (exkl. USt.) anerkannt werden.

Die Garagenaktion der Wirtschaftskammer Wien wurde vorerst bis 30. Juni 2013 verlängert.

### **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 21.800,- pro PKW-Stellplatz limitiert.



## Die Park & Ride-Förderung in Wien

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 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. Tagesticket: € 3,00, Wochenkarte: € 14,80, Monatskarte: € 55,00, Jahreskarte: 550,00. In Verbindung mit einer (Wochen-, Monats oder Jahres-)Karte des VOR bzw. der Wiener Linien: verbilligte Wochenkarte: € 12,50, verbilligte Monatskarte: € 46,80 und verbilligte Jahreskarte: € 468,00.) sind einzuhalten.

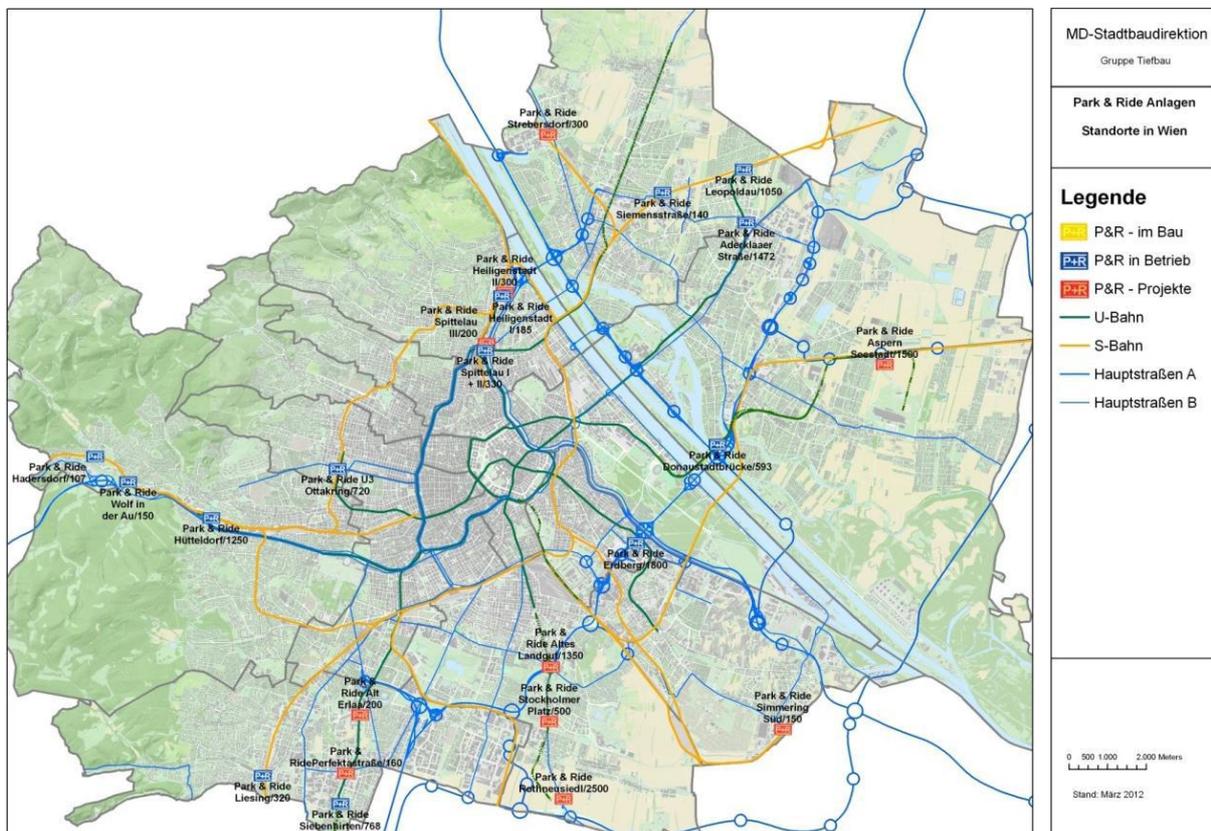


Abbildung 12: Übersicht zu den Park & Ride-Anlagen in Wien

## 8.5 WEITERE MASSNAHMEN DER STADT WIEN ZUR LÄRMBEKÄMPFUNG

### 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 rund 1500 Kilometer Tempo 30-Zonen. Tendenz steigend.

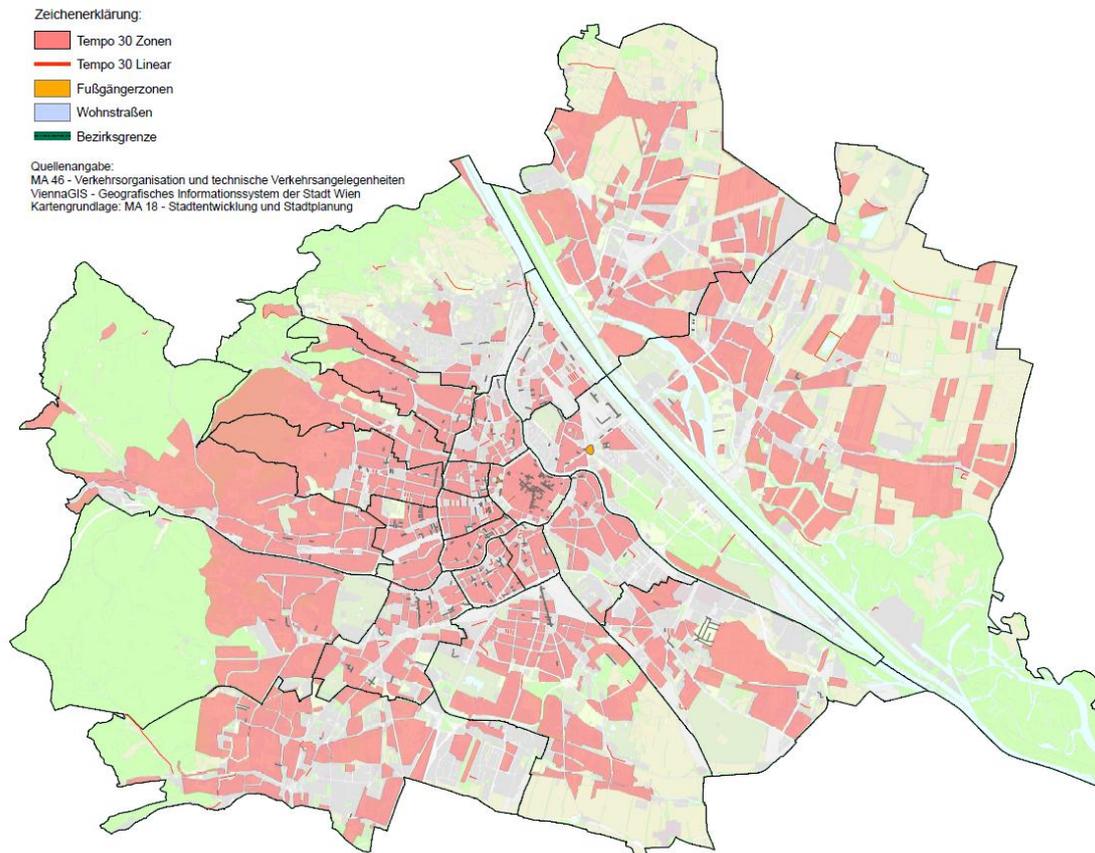


Abbildung 13: Übersicht zu verkehrsberuhigten Zonen in Wien

### 8.5.3 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 Lärmbelästigten (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.

#### **8.5.4 LärmOnlineInformationsSystem (LOIS)**

Das **L**ärm**O**nline**I**nformations**S**ystem (LOIS) der Wiener Umweltschutzabteilung – MA 22 informiert rund um die Themen Lärm und Lärmvermeidung. Im Zuge der Lärmaktionsplanung 2013 wurde auch LOIS überarbeitet und aktualisiert.

Das LärmOnlineInformationsSystem ist unter folgendem Link abrufbar:

<http://www.wien.gv.at/umweltschutz/lois/>

Das Ausmaß der Belastung durch Straßenverkehrslärm ist den strategischen Lärmkarten zu entnehmen. Als Vorläufer dieser Lärmkarten wurde seitens der MA 22 der sog. Straßenlärmimmissionskataster zur Verfügung gestellt. In diesem bereits seit mehr als 10 Jahren vorhandenem Straßenlärmimmissionskataster waren lediglich die Immissionspegel an der Baulinie dargestellt, während in den strategischen Lärmkarten die Immission flächenhaft angegeben wird.

Die strategischen Lärmkarten sind unter folgendem Link abrufbar:

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

## **9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG**

Großstadt und Lärm sind untrennbar miteinander verbunden. Wien setzt alles daran, um die Lärmbelastung für die Bevölkerung möglichst gering zu halten. Die am Beginn des Kapitel 8 dargestellten Maßnahmenbündel wie z. B. Lärmschutzwände, Tempo-30-Zonen, Wohnstraßen, Fußgängerzonen, Parkraumbewirtschaftung und optimaler Lärmschutz bei U-Bahn und Straßenbahn spielen dabei eine wesentliche Rolle.

Sämtliche bereits derzeit gesetzte und geplante Maßnahmen werden auch Teil der Aktionsplanung 2013 sein, um den bereits eingeschlagenen Weg der Lärminderung

in der Stadt Wien fortzusetzen und um sich der besonderen Herausforderung des Lärmschutzes in Stadtgebieten zu stellen.

## **9.1 IN DEN KOMMENDEN FÜNF JAHREN WIRD DER SCHWERPUNKT DER AKTIONSPLANUNG INSBESONDERE AUF FOLGENDE MAßNAHMEN GELEGT:**

### **9.1.1 Wienweite Maßnahmen**

#### 9.1.1.1 Errichtung von Lärmschutzwänden:

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

#### 9.1.1.2 Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern:

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

#### 9.1.1.3 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 Masterplan Verkehr schon annähernd zur Gänze umgesetzt worden. Die zuständigen Fachdienststellen prüfen systematisch weitere Möglichkeiten der Ausweitung.

#### 9.1.1.4 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 Gebiete 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

Diese fachlich ermittelten Ruhigen Gebiete werden mit Hilfe der Wiener Bevölkerung einem „Realitycheck“ unterzogen (vorerst in einem Pilotgebiet, in weiterer Folge im gesamten Stadtgebiet). Dazu dienen Methoden wie z.B. eine Online-Umfrage, bei der WienerInnen Orte benennen können, die für sie Ruhe-Oasen darstellen. Ruhige Orte werden gesammelt und bewertet. Begleitet wird dieser Prozess von Vor-Ort-Aktionen, die das Ruhepotenzial in Szene setzen. Die höchst bewerteten Ruhezone werden öffentlichkeitswirksam ausgewiesen. Dabei könnten auch Bereiche gefunden werden, die objektiv gesehen möglicherweise nicht als ruhig zu bezeichnen sind, durch deren Gestaltung, Atmosphäre oder Nutzung aber nicht als laut wahrgenommen werden, beispielsweise eine Parkanlage die von Verkehrsträgern flankiert wird.

Außerdem werden mit FachexpertInnen und Stakeholdern Maßnahmen zur langfristigen Absicherung bzw. zum Management dieser Ruhigen Gebiete

ausgearbeitet. (z.B. Aufnahme in der Karte „Umweltgut“ der Wiener Umweltschutzabteilung; Aufnahme der ruhigen Zonen als Kategorie im Flächenwidmungsplan und dementsprechende Vorgaben für benachbarte Nutzungen etc.)

#### 9.1.1.5 Online-Beteiligungsfenster im Rahmen von LOIS

Im Lärmonlineinformationssystem LOIS wird die MA 22 zu spezifischen Lärmsanierungsthemen partizipative Module anbieten. Die Bandbreite der Beteiligungsmöglichkeiten reicht von thematischen Umfragen (Erzeugen von Stimmungs- und Meinungsbildern) über Crowdsourcing (im Zusammenhang mit der Sammlung und Verortung von Lärmproblemen, Einschätzungen oder Ideen) bis zur Mitwirkung an der Lösung konkreter Lärmprobleme (kooperative Verfahren).

Um diese Beteiligungsmöglichkeiten flexibel und situationsadäquat anbieten zu können, werden entsprechende Formate entwickelt, getestet und im Zuge der Umsetzung des Lärmaktionsplanes anlassbezogen eingesetzt.

#### 9.1.1.6 Technischer Lärmschutz an Haupttrouten

Für den Ausbau von Lärmschutzwänden wird von Seiten der MA 22 in Kooperation mit der MA 28 eine Prioritätenreihung erarbeitet werden. 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 bergen Zeilenbebauungen 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.

#### 9.1.1.7 Sanierung von Fahrbahnbelägen und Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläge

An bestehenden Straßen im dicht verbauten Stadtgebiet ist die Errichtung von Lärmschutzwänden sehr schwierig. Oft sind Verbesserungen der Lärmsituation durch den Einbau eines lärmindernden Belags möglich.

Im städtischen Straßenbau setzt sich der Lärmanteil von Fahrbahndecken größtenteils wie folgt zusammen:

- Ebenheit der Straße
- Anzahl bzw. Lage der Einbauten im vergl. zum Straßenniveau
- Zustand der Straße in Bezug auf Risse und Fugen und Ausbesserungen
- Zustand und Anzahl der Künetten vor und nach Instandsetzung
- Alterung der Deckschichte
- Anforderung an Mischgutqualität bzw. Mischgutttyp

Unzureichende Längs- und Querebenheit der Straße sowie der unsachgemäße Einbau zahlreicher Deckel und Gitter (Einbauten) im Straßenkörper erzeugen den größten Lärmanteil (schlagend, rumpelnd). Speziell lärmindernde Beläge sind daher im urbanen Raum aufgrund der zahlreichen Einbauten und Aufgrabungen (ca. 10.000 pro Jahr) problematisch und nicht zielführend, da die Wirksamkeit einerseits durch das Flickwerk und andererseits durch hohe technische Anforderungen an den Einbau stark reduziert wird (kleinflächiger und händischer Einbau). Weiteres kann eine wirksame Lärmreduktion erst ab einer Mindestgeschwindigkeit von 50 km/h gemäß RVS Anforderung erreicht werden. Künnetteninstandsetzungen sollten daher immer großflächig zusammenhängend ausgeführt werden, um eine konstante und gleichmäßige Herstellung erreichen zu können.

Sowohl im Asphalt- als auch im Betonstraßenbau ist daher für die Reduktion des Lärms für den urbanen Raum in 1. Linie die Ebenflächigkeit und die Lage sowie der Einbau von Einbauten in die Oberfläche und erst in 2. Linie die Ausbildung der Oberfläche verantwortlich.

Um den Überblick über unterschiedliche Beläge in Bezug auf die Erhaltung und Instandsetzung nicht zu verlieren, wird daher die Auswahl der verwendeten Mischgutsorten im städtischen Raum aus technischen und wirtschaftlichen Gründen begrenzt.

Im Asphalt- und Betonstraßenbau werden im Regelfall für das hochrangige Straßennetz (Hauptstraßen A und B) 3 Standard-Asphalttypen (Splittmastixasphalt, polymermodifizierte Asphaltbeton, Raugussasphalt) und 2 Standard-Betontypen (Betondecke mit Besenstrich, Waschbeton) als Deckschicht eingesetzt, welche in der Herstellung und Erhaltung leicht zu handhaben und ebenso lärmindernde Eigenschaften beim Rollgeräusch aufweisen. Weiters ist festzuhalten, dass neue Beläge gegenüber alten Belägen aufgrund der rauen und noch nicht abgefahrenen und verwitterten und spröden Oberfläche ein wesentlich lafruhigeres Verhalten aufweisen.

Die Magistratsabteilungen 22 (Wiener Umweltschutzabteilung), 28 (Straßenverwaltung und Straßenbau) und 46 (Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten) beabsichtigen ein gemeinsames Monitoring-Projekt durchzuführen, in dem auf fünf ausgewählten Straßenabschnitten im hochrangigen Straßennetz die Deckschichten mit unterschiedlichen Fahrbahndecken (3 Asphaltdecken, 2 Betondecken) saniert werden. Hierbei wird insbesondere auf Ebenflächigkeit und Niveauanpassung der Einbauten (keine Stufenbildung bei Gitter und Deckel) geachtet. Vor und nach der Sanierung sowie zyklisch jedes Jahr auf eine Dauer von drei Jahren soll eine Lärmmessung mit begleitender Zustandserfassung der Verkehrsbelastung erfolgen.

#### 9.1.1.8 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.

#### 9.1.1.9 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 verschiedenen Verwaltungsverfahren (Gewerbe-, Bauverfahren, Veranstaltungswesen etc.).

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. Eine Evaluierung und Adaptierung der einzelnen Maßnahmen erfolgt fortlaufend.

Selbstverständlich sind diese Maßnahmen in Zusammenhang mit den Maßnahmen und Strategien im Kapitel 11 "Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm" zu sehen.

### **9.1.2 Maßnahmen aus den Bezirksgesprächen**

Im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplanes absolvierte die MA 22 eine umfangreiche Sondierungsphase, in der mit Fachdienststellen und Stakeholdern aktuelle Lärmthemen, erfolgreiche Lärmsanierungsmaßnahmen der vergangenen Jahre sowie potenzielle Lärmaktionen der kommenden Jahre erörtert wurden.

Besonderes Augenmerk wurde dabei in Sondierungsgesprächen mit allen 23 BezirksvorsteherInnen Wiens gelegt, durch die die MA 22 ein umfassendes Bild zu Sanierungserfolgen der vergangenen Jahre sowie zu aktuellen Lärmproblemen aus Sicht der Bezirke erarbeiten konnte.

Einige der oben beschriebenen wienweiten Maßnahmen sowie ergänzende Schwerpunktthemen bildeten sich in den Gesprächen klar ab, wie etwa weitere Temporeduktion des MIV, Einhaltung der Nachtruhe, Erhaltung Ruhiger Zonen, Errichtung von Lärmschutzwänden entlang von Schienentrassen und vieles mehr.

Eine Vielzahl ganz konkreter lokaler Probleme und Lösungsansätze trat in den Gesprächen zutage. Für den Lärmaktionsplan wurden einige dieser potenziellen Lärmsanierungsfälle ausgewählt, die in den kommenden Jahren in Angriff genommen werden sollen. Diese werden in Folge beschrieben.

### Ausweitung der Tempo 30-Zonen

Die Verordnung von Tempo-30 in Nebenstraßen soll auf Wunsch vieler BezirksvorsteherInnen weiter fortgesetzt werden. Ziel ist eine flächendeckende Tempo 30-Zone in den Nebenstraßen. Die MA 22 unterstützt die Ausweitung im Zuge gutachterlicher Stellungnahmen und gegebenenfalls durch den Dialog mit Stakeholdern wie BezirksvorsteherInnen und AkteurInnen aus politischen Bezirksgremien. Dabei ist Aufklärung und Bewusstseinsbildung hinsichtlich Effektivität dieser Maßnahme für Lärmreduktion wichtig. Wenigen ist die tatsächliche Lärmreduktion durch T30 bewusst.

Durch flankierende PR-Maßnahmen soll in der Bevölkerung Akzeptanz für Tempo-30 geschaffen werden. Dies könnte längerfristig die Basis für eine wienweite Tempo-30-Verordnung sein.

Weiters sollen versuchsweise geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen in Abstimmung mit sämtlichen betroffenen Fachdienststellen erarbeitet werden. Im Rahmen der rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen können Pilotprojekte gestartet, umgesetzt und nach entsprechender Evaluierung weiterverfolgt werden.

### Ideenwettbewerb „Gut gegen Lärm“

Die Erfahrungen der Vergangenheit zeigen, dass es oft kleine intelligente Maßnahmen sind, die im Alltag eine große Wirkung in punkto Lärmreduzierung erzielen (z.B. plastifizierte Ketten zum Sichern von Schanigarten-Mobiliar).

Deshalb soll in einem konkreten Sanierungsgebiet, wie z.B. am Brunnenmarkt im 16. Wiener Gemeindebezirk, ein Ideenwettbewerb ausgeschrieben werden, mit dem nach einfachen Lösungen zur Lärmreduktion gesucht wird. Dieser Wettbewerb wird online und analog umgesetzt. Die besten Ideen gegen Lärm werden prämiert und nach Möglichkeit lokal umgesetzt.

### Kooperatives Verfahren – aktives Lärmmanagement in der lebendigen Ottakringer Straße

In der Ottakringer Straße und Seitengassen kreisen LokalbesucherInnen mit ihren Autos mit laut aufgedrehter Musik um die Häuserblocks (Problem der An- und Abreise, begrenzte Parkplatzanzahl).

In einem kooperativen Lärmsanierungsverfahren sollen mit den AkteurInnen (LokalbesitzerInnen, Geschäftsleuten, Security, Streetwork etc) Möglichkeiten erarbeitet und Maßnahmen vereinbart werden, um die Gäste zu ruhigerem Verhalten in der Nacht anzuregen.

### Tempokontrollen

Überwachung von Tempo 30 und Tempo 50 mittels Radarboxen bzw. durch Exekutive; speziell bei Tempo-30 in Form von Schwerpunktaktionen. Neben der rein technischen Kontrolle werden auch aktionistische Interventionen gesetzt, um bewusstseinsbildend zu wirken.

### Lärmsanierungsverfahren: Taxistandplatz in der Rotenturmstraße

Während der Nachtstunden soll dieser sehr stark frequentierte Taxistandplatz auf die Straßenbahngleise entlang des Franz-Josefs-Kais verlegt werden. Diese lärmreduzierende Maßnahme kann in Kooperation von Wirtschaftskammer und Wiener Linien gelingen. Derzeit laufen die Gespräche zur Feststellung der

technischen und rechtlichen Machbarkeit dieser Maßnahme. Das Projekt soll in Zusammenhang mit dem Leitbild Schwedenplatz verfolgt werden.

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

### **10.1 BESCHAFFUNGSWESEN DER STADT WIEN**

#### „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 „lärmmarme“ 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.

#### 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.

Folgende Zuschlagskriterien bzgl. Lärm werden bei der Anschaffung der Fahrzeuge aller Magistratsabteilungen sowie des KAV bereits berücksichtigt:

#### bei LKW (seit 2002)

- Betriebslärm im Fahrerhaus
- Fahrgeräusch
- Motorbremsgeräusch
- Druckluftgeräusch
- Rundumgeräusch bei Messpunkt 2 und 6 Müllaufbauten
- Drehtrommelbewegung
- Drehtrommelbewegung inkl. Schüttungsbewegung

- stärkstes Betriebs–Abrollgeräusch bei 20 km/h
- stärkstes Betriebs–Anfahrgeräusch bis 20 km/h
- Pressvorgang
- Pressvorgang inkl. Schüttungsbewegung

bei PKW (seit 2003)

- Betriebslärm im Fahrerhaus
- Fahrgeräusch

bei Kleinkehrmaschinen

seit 2000 ist Lärm ein Zuschlagskriterium bei der Bewertung der Ausschreibung

bei Großkehrmaschinen

seit 2007 ist eine Lärmentwicklung von maximal 75 dBA zulässig

bei Radladern

seit 2007 ist Lärm ein Zuschlagskriterium

bei Kleingeräten

seit September 2005 wird auf Grund einer Empfehlung der TU – Wien, nach Prüfung im Rahmen des ÖkoKauf Wien das subjektive Lärmempfinden berücksichtigt (ist jedoch kein Zuschlagskriterium)

In der nachstehender Liste ist die Anzahl der ausgetauschten Fahrzeuge und Geräte seit Einführung der Zuschlagskriterien bzw. des letzten Jahres ersichtlich:

Fahrzeug- bzw. Gerätebezeichnung	Jahr des Austausches	Stück	Aus-tausch 2012 (Stück)
LKW	2002-2012	524	64
PKW	2003-2012	1224	174
Kleinkehrmaschinen	2000-2012	30	4
Großkehrmaschinen	-	-	0
Radlader	-	-	5

**Straßenreinigung**

- Kleinfahrzeuge: Lärminderung des Fahr– bzw. Abrollgeräusches durch Einsatz von Straßenreifen statt Rasenreifen
- Anschaffung einer elektrischen Kehrmaschine (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 STADT- UND REGIONALENTWICKLUNGSSTRATEGIE WIEN

Ein Ziel der Stadt- und Regionalentwicklungsstrategie Wiens ist gemäß STEP 2005 die Steigerung des Anteiles des Umweltverbundes (Rad, Fuß, öffentlicher Verkehr) an der gesamten Verkehrsleistung. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) soll generell verringert werden.

Im STEP 2005 hat sich die Stadt Wien zur konsequenten Berücksichtigung der Bedürfnisse und der Lebensbedingungen von Menschen je nach Lebenssituation, Geschlecht, Alter oder Tätigkeit verpflichtet.

In Fortsetzung der Ziele des STEP 2005 werden die Modal Split Zielwerte im neuen, derzeit in Bearbeitung befindlichen, STEP 2025 angepasst:

So soll bis 2020 der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf 20 % aller Wege gesenkt werden, der Anteil des Radverkehrs möglichst rasch auf 10 % und der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) von derzeit bereits 39 % auf 40 % gesteigert werden.

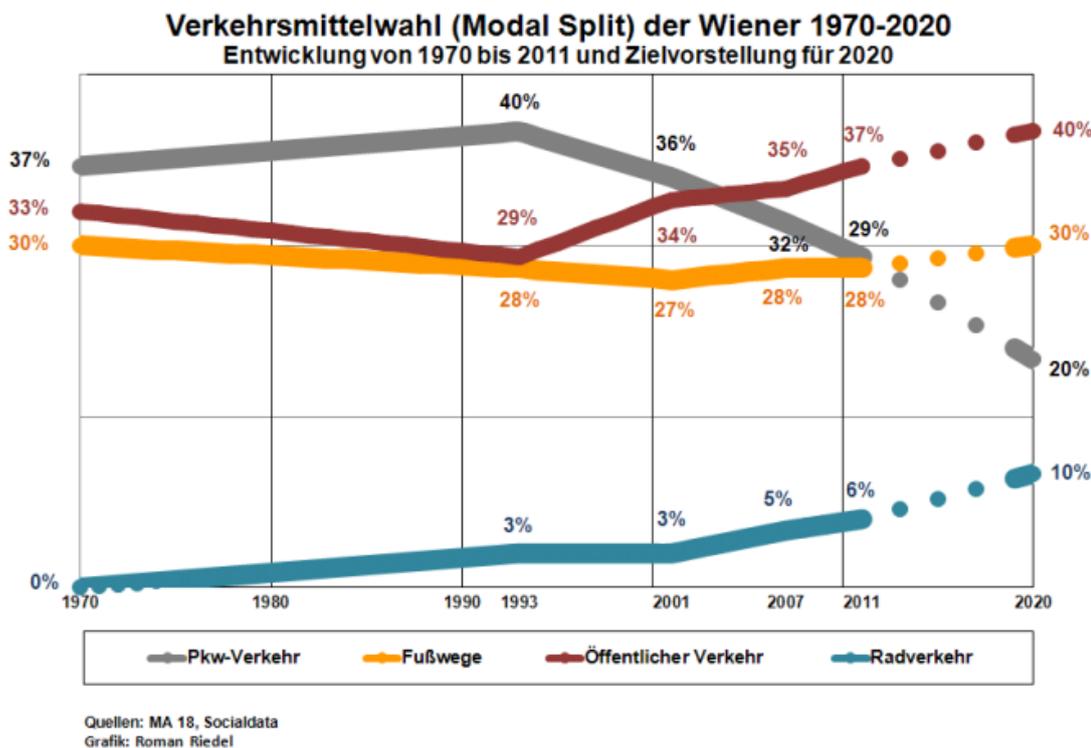


Abbildung 14: Modal Split Zielwerte für das Jahr 2020 ausgehend vom Stand 2011

Im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr wird die Änderung der Verkehrsmittelaufteilung zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr weiterhin auf zukünftig 45 zu 55 % angestrebt.

### Öffentlicher Raum

Straßen und Plätze erfüllen eine wichtige integrative und kommunikative Aufgabe im städtischen Leben. Auch der Straßenraum ist ein wichtiger Lebensraum. In diesem Sinne wurde Mitte der 70er-Jahre die Kärntner Straße als erster Straßenraum in eine Fußgängerzone umgestaltet, damit wurde ein bislang den Autos vorbehaltenen Straßenraum wieder zum Lebensraum für Menschen (siehe auch „subjektive Lärmbelastung“).

#### Ausbau der grenzüberschreitenden und regionalen Verkehrsbeziehungen – Infrastrukturausbaumaßnahmen

Wien liegt am Kreuzungspunkt der großen europäischen Verkehrswege, der "Donauachse" und der "Bernsteinstraße/Pontebbana". Mit der Erweiterung der EU in Richtung Ost- und Südosteuropa hat sich die verkehrsgeografische Position Wiens deutlich verändert.

Verkehrsnetz und Verkehrsnachfrage sind, trotz zunehmender Integration zwischen Österreich, der Slowakischen Republik und Ungarn, noch immer stark auf ihre jeweiligen Zentren ausgerichtet.

Bereits mit der Ostöffnung und den damit verbundenen intensiveren grenzüberschreitenden Wirtschaftskontakten ist es zu einer Neuorientierung der Verkehrsnachfrage und damit auch der Verkehrsströme gekommen, auf die das bestehende Infrastrukturnetz ausgerichtet werden müssen.

Dies bedeutet, dass das bestehende Infrastrukturnetz in und um Wien in diesem neuen regionalen Kontext geplant werden muss. Dies betrifft aber nicht nur die Infrastrukturelemente, sondern auch Vorhaben zur Attraktivierung der Intermodalität (Terminals und Bahnhöfe) sowie Vorhaben zur Verbesserung des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs.

Der Ausbau der A2-Südautobahn beseitigte einen wesentlichen Engpass der Erreichbarkeit aus dem Süden. Die S1 Wiener Außenring Schnellstraße wird in ihrem Endausbau als zentrales Element zur Durchleitung weiträumiger Verkehrsströme dienen. Damit wird zur Entlastung städtischer und regionaler Straßen von diesen Durchfahrten beigetragen, und Erreichbarkeitsverhältnisse in der Region (v.a. nördlich der Donau) werden verbessert.

#### Stadtverkehr in Wien

Mit der Reduzierung der Fahrleistung und der Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr, der Verwirklichung verkehrssicherheitstechnischer Maßnahmen sowie der Adaptierung rechtlicher Rahmenbedingungen und einer funktionierenden Überwachung soll erreicht werden, dass es mittel- bis langfristig keine Toten und wesentlich weniger Verletzte im Straßenverkehr gibt.

### **10.3 MASSNAHMEN AUS ANDEREN PROGRAMMEN UND STRATEGIEN 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ist die Reduktion des Verbrauchs fossiler Energieträger im Verkehr. Der im europäischen Vergleich relativ niedrige Anteil des Autoverkehrs an den Wegen soll

bis zum Jahr 2020 weiter reduziert werden (siehe Abbildung 15: Modal Split Zielwerte für das Jahr 2020).

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.

### **10.3.1 Maßnahmenprogramm „Öffentlicher Verkehr“**

Das Maßnahmenprogramm „Öffentlicher Verkehr“ zielt darauf ab, den Anteil der von den WienerInnen mit dem Öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege bis 2020 auf 40% zu steigern. Weiters soll die Vernetzung mit den Partnern im Umweltverbund auch über die Wiener Stadtgrenzen hinaus intensiviert und das Produkt Öffentlicher Verkehr selbst (in Form von Rollmaterial und Rahmeninfrastruktur) hinsichtlich Umweltfreundlichkeit optimiert werden.

Folgende konkrete Maßnahmen finden sich in unterschiedlichsten Programmen der Stadt Wien mit dem Zweck den öffentlichen Verkehr künftig attraktiv zu machen und demnach Anteile des motorisierten Individualverkehrs und damit einhergehende Lärmbelastungen zu mindern:

- Netzausbau - U-Bahnausbau
- Ampelbeeinflussung
- ULF - Umweltfreundliche High Tech Straßenbahn
- Niederflurbusse
- Bei Anruf Bus
- Anrufsammeltaxi (ASTAX)
- Aufzüge bei U-Bahnen
- Mehr Sicherheit beim Ein- und Aussteigen
- Eigene Gleiskörper und Busspuren

#### Netzausbau - U-Bahnausbau

Neben dem bereits realisierten Ausbau der U-Bahn U2 bis Aspernstraße genießt die derzeit in Bau befindliche Verlängerung der U2 bis Flughafen Aspern Priorität (Eröffnung 3.10.2013). Sie ist Teil der vierten Ausbauphase, zu der auch die U1-Verlängerung nach Oberlaa zählt. In weiterer Folge ist eine Verlängerung der U2 bis Hauptbahnhof Wien geplant.

#### Ampelbeeinflussung

Bei der Ampelsteuerung gibt es eine Vielzahl von Möglichkeiten, die öffentlichen Verkehrsmittel zu bevorzugen. Einige Beispiele: Durchfahrt ohne Aufenthalt, optimale Durchfahrt mit Berücksichtigung des Haltestellenaufenthalts, Verlängerung der Grünphase, Mindestlänge der Grünphase für den Querverkehr, reduzierte Stehzeit auf etwa 20 Sekunden.

Die direkte Beeinflussung der Ampel vom Fahrzeug aus lässt sich bei der Straßenbahn durch sogenannte "Anmelde-Kontakte" technisch relativ einfach lösen. Durch das "Rechnergesteuerte Betriebsleitsystem" (RBL) ergeben sich neue Möglichkeiten der Ampelbeeinflussung für Straßenbahnen und Autobusse.

Die Fahrzeuge melden sich automatisch über Datenfunk bei der Ampel an und erhalten grünes Licht.

#### ULF - Umweltfreundliche High Tech Straßenbahn

Mehr Komfort und neueste Umwelttechnik, das sind nur zwei der Vorteile der neuen Straßenbahngeneration ULF (UltraLowFloor). Eine neu entwickelte computergesteuerte Einzelradaufhängung ermöglicht, dass der Einstieg nur knappe 18 Zentimeter über der Straßenfläche liegt.

#### Niederflurbusse

Die gesamte Busflotte ist auf Niederflurbusse umgestellt.

#### Bei Anruf Bus

Wer im Rufbusgebiet seine Fahrt antreten möchte, ruft mindestens 30 Minuten vorher bei der Rufbusnummer an, und gibt die Fahrplan-Zeit bekannt, zu der er bei der gewählten Haltestelle einsteigen will. Wer schon im Bus ist und in das Rufbusgebiet weiterfahren möchte, braucht das nur - am besten schon beim Einsteigen - dem Fahrer mitzuteilen. Der Bus hält dann an der gewünschten Haltestelle.

Der Vorteil für die AnrainerInnen im Rufbusgebiet liegt auf der Hand: Nach 21 Uhr kreisen keine leeren Busse durch das Wohngebiet. Weniger Lärm und weniger Schadstoffe entstehen.

#### Anrufsammeltaxi (ASTAX)

Das Sammeltaxi wird im Auftrag der WIENER LINIEN von Taxiunternehmen geführt und muss spätestens 15 Minuten vor der Abfahrt telefonisch bestellt werden. Auf Wunsch und Aufpreis fährt das Sammeltaxi auch außerhalb der Stammstrecke, in einem vordefinierten Umkreis.

#### Aufzüge bei U-Bahnen

Lifte erleichtern den Zugang zu den U-Bahnen, indem sie die direkte Verbindung mit dem U-Bahngleis ermöglichen. Dies bedeutet nicht nur Zeitersparnis und Komfortverbesserung für die Fahrgäste, sondern entscheidet für gebrechliche und körperbehinderte Personen maßgeblich mit, ob die U-Bahn genutzt werden kann oder nicht.

Diese neue Barrierefreiheit kommt natürlich auch Personen zugute, die mit Kinderwagen oder Fahrrädern unterwegs sind. Das Aufzugs-Nachrüstungsprogramm konnte abgeschlossen werden. Das bedeutet, dass 100 Prozent der U-Bahnstationen mit Aufzügen ausgestattet sind.

#### Mehr Sicherheit beim Ein- und Aussteigen

Ein möglichst ebenes Einsteigen in den Niederflerbus sowie eine gewisse Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs gewährleisten Haltestellenkaps oder Haltestellenaufdopplungen. Haltestellenaufdopplungen sind Fahrplanhaltestellen mit Fahrplananhebungen, die das Ein- und Aussteigen erleichtern.

Trotzdem können KFZ während des Stationsaufenthaltes ein- und aussteigende Fahrgäste behindern.

Haltestellenkaps hingegen verhindern als eine Art vorgezogener Gehsteig, dass zwischen dem in der Station stehenden Linienfahrzeug und der Bahnsteigkante Fahrzeuge fahren können. Dadurch gewährleisten sie ein Maximum an Verkehrssicherheit für die Fahrgäste.

#### Eigene Gleiskörper und Busspuren

Bus und Bim sollen vom Stau verschont bleiben. Teilweise fahren die Straßenbahnen auf Gleiskörpern, die von der Fahrbahn abgegrenzt sind, damit sie vom Fahrzeugverkehr nicht behindert werden. Auf bestimmten Strecken sind die Autobusse auf eigenen Busspuren unterwegs.

#### **10.3.2 Maßnahmenprogramm „Radverkehr“**

Das Maßnahmenprogramm „Radverkehr“ definiert ein Bündel von Maßnahmen, mit denen der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen der WienerInnen bis 2020 auf 10 % angehoben werden soll. Parallel zum Ausbau der Radinfrastruktur (bestehend aus Radwegenetz und Abstellanlagen) sollen die WienerInnen durch verstärkte Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbands, durch Imagekampagnen und ein fahrradfreundliches Klima zur vermehrten Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel motiviert werden.

Einen wesentlichen Beitrag zur vermehrten Nutzung des Fahrrades in Wien leistet das „City-Bike“. An über 100 Bikestationen in ganz Wien können Räder entlehnt werden. Im Jahr 2012 waren die NutzerInnen mehr als 714.000 mal mit dem City-Bike unterwegs - das ist ein Plus von 25 % im Vergleich zum Jahr davor - und haben gemeinsam mehr als 2,3 Millionen Kilometer zurückgelegt.

#### **10.3.3 Maßnahmenprogramm „FußgängerInnenverkehr“**

Das Maßnahmenprogramm „FußgängerInnenverkehr“ setzt sich zum Ziel, den Anteil des FußgängerInnenverkehrs an allen Wegen der WienerInnen trotz Strukturveränderungen im Stadt bzw. Stadt Umlandgefüge („Greißlersterben“, „Speckgürtel“) und Änderungen im Lebensstil der Bevölkerung auf hohem Niveau zu stabilisieren. Dazu soll die Infrastruktur für FußgängerInnen in Form von breiten Gehsteigen, Aufenthaltsbereichen und barrierefreien Querungsmöglichkeiten in ihrer Qualität gehoben werden. Parallel dazu gilt es, die Verkehrssicherheit zu steigern und den FußgängerInnenverkehr bei allen Verkehrsplanungen zu berücksichtigen. Schließlich beginnt und endet jede Wegekette mit einem Fußweg.

#### **10.3.4 Maßnahmenprogramm „Stadtstruktur und Lebensqualität“**

Das Maßnahmenprogramm „Stadtstruktur und Lebensqualität“ zielt darauf ab, die subjektiv wahrgenommene Lebensqualität der BewohnerInnen im Wohnumfeld zu erhöhen und somit Wegeanzahl sowie Wegelängen zu reduzieren. Die raumplanerischen Voraussetzungen für eine „Stadt der kurzen Wege“ werden geschaffen, indem die bauliche Entwicklung entlang belastungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel und leitungsgebundener Energieversorgungsinfrastruktur konzentriert wird und verstärkt Nutzungs- und Funktionsmischung stattfindet.

#### **10.3.5 Maßnahmenprogramm „Fahrgemeinschaften (CarPooling)“**

Das Maßnahmenprogramm „Fahrgemeinschaften (CarPooling)“ setzt vor allem beim PendlerInnenverkehr an. Durch eine Erhöhung des Besetzungsgrades (vor allem im

regelmäßigen, Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr) werden Fahrten vermieden und die bestehende Straßeninfrastruktur effizienter genutzt. Künftige CarPooler müssen über neue Serviceleistungen informiert und zur Nutzung animiert werden. Der Erfolg von Fahrgemeinschaftsinitiativen hängt maßgeblich vom Faktor Werbung bzw. Bewusstseinsbildung ab.

#### **10.3.6 Maßnahmenprogramm „CarSharing“**

Das Maßnahmenprogramm „CarSharing“ trägt der Tatsache Rechnung, dass die Verkehrsmittelwahl maßgeblich von der Pkw-Verfügbarkeit bestimmt wird. CarSharer können auf einen Pool von Autos an fixen Standplätzen zugreifen und diese – im Gegensatz zur herkömmlichen Automiete – auch stundenweise mieten. Studien zufolge geben 16 % der Mitglieder nach ihrem CarSharing Beitritt das eigene Auto auf, bzw. schaffen sich 22,3 % kein zusätzliches Auto an. CarSharing verändert besonders dort das Mobilitätsverhalten, wo sich die Schnittstelle zum Öffentlichen Verkehr optimal gestaltet. Deshalb bezieht sich das Maßnahmenprogramm vor allem auf die verstärkte Integration von CarSharing in den Umweltverbund, der dadurch eine Erweiterung seiner Mobilitätsmöglichkeiten erfährt. Die Zahl der CarSharing Standplätze und die Zahl der CarSharing-NutzerInnen soll durch das Maßnahmenprogramm gesteigert werden. Langfristig wirkt sich CarSharing auch positiv auf die Stellplatzsituation im öffentlichen Raum aus.

#### **10.3.7 Maßnahmenprogramm „Betriebliches Mobilitätsmanagement“**

Das Maßnahmenprogramm „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ zielt auf die Optimierung (Verkehrsvermeidung) und Ökologisierung (Verkehrsverlagerung in Richtung Umweltverbund) von Mobilitätsprozessen in den betrieblichen Einheiten Unternehmen, Verwaltung und Schule ab. Durch die direkte Einbindung der VerkehrserregerInnen (MitarbeiterInnen bzw. SchülerInnen) bieten sich Möglichkeiten, innerbetriebliche Mobilitätsprozesse zu optimieren, Transporte auf den Umweltverbund bzw. auf umweltfreundliche Fahrzeuge zu verlagern, die Verkehrsmittelwahl bei Dienst, Arbeits- bzw. Schulwegen zu flexibilisieren und somit das Verkehrsverhalten der kompletten betrieblichen Einheit dauerhaft zu verändern. Der Erziehung zu einem umweltfreundlichen Verkehrsverhalten in Schule und Kindergarten kommt dabei eine Schlüsselrolle zu.

#### **10.3.8 Maßnahmenprogramm „Antriebe und Treibstoffe“**

Das Maßnahmenprogramm „Antriebe und Treibstoffe“ soll dem Trend in Richtung größerer und schwererer Fahrzeuge entgegensteuern. Der Anstieg der Treibhausgasemissionen des Sektors Verkehr wird in erster Linie durch die steigenden Verkehrsleistungen bedingt. Die durch technische Verbesserungen an den Fahrzeugen geringfügig gesenkten fahrzeugbezogenen Emissionswerte werden dabei überkompensiert. Parallel zu den Lenkungsmechanismen, die in den übrigen Maßnahmenprogrammen dieses Handlungsfelds auf Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung abzielen, setzt das Maßnahmenprogramm „Antriebe und Treibstoffe“ auf Maßnahmen im Bereich der Fahrzeugtechnologie zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kilometer.

#### **10.3.9 Maßnahmenprogramm „Regionale Kooperationen“**

Das Maßnahmenprogramm „Regionale Kooperationen“ wurde in Anbetracht steigender PendlerInnenzahlen entwickelt. Mit einem Bündel von Maßnahmen sollen die strukturellen Grundlagen zur Dämpfung des Suburbanisierungstrends geschaffen und möglichst viele PendlerInnenwege in Richtung Umweltverbund verlagert werden.

### **10.3.10 Maßnahmenprogramm „Kombinierte Mobilität“**

Das Maßnahmenprogramm „Kombinierte Mobilität“ gilt der Attraktivitäts- und Effizienzsteigerung des Umweltverbunds durch Maßnahmen zur besseren Abstimmung der Umweltverbundpartner untereinander und mit dem motorisierten Individualverkehr. Dieses Maßnahmenprogramm zielt auch darauf ab, AutofahrerInnen für den Umweltverbund zu gewinnen.

### **10.3.11 Maßnahmenprogramm „Parkraumpolitik“**

Das Maßnahmenprogramm „Parkraumpolitik“ thematisiert den „Ruhenden Verkehr“. Das Instrument der Parkraumbewirtschaftung wird in Wien schon seit über 20 Jahren erfolgreich angewendet und birgt ein enormes Potenzial zur Verkehrssteuerung. Das Maßnahmenprogramm „Parkraumpolitik“ befasst sich nun damit, ein bestehendes Instrument treffsicherer zu machen und eine weitere Verkehrsverlagerung Richtung Umweltverbund, sowie eine Verlagerung von Dauerstellplätzen in Garagen bzw. auf Privatgrund zu bewirken. (siehe Kap. 11.2)

### **10.3.12 Maßnahmenprogramm „Güterverkehr“**

Das Maßnahmenprogramm „Güterverkehr“ fasst Maßnahmen zusammen, die Wiens Funktion als TEN-Knoten mit steigendem Transportaufkommen (insbesondere von/nach Süd Osteuropa) und Güterumschlagplatz mit überregionaler Wirkung Rechnung tragen. Darüber hinaus enthält das Maßnahmenprogramm „Güterverkehr“ Maßnahmen zur verbesserten Organisation des stadtinternen Güterverkehrs.

### **10.3.13 Projekt „Autofreie Mustersiedlung“**

Im Wohnungsbau ist für jede Wohneinheit gemäß Stellplatzverpflichtung ein Stellplatz zu errichten. Die Festsetzung eines Stellplatzregulativs im Bebauungsplan ist aber gemäß Wiener Garagengesetz möglich. Beim Projekt "Autofreie Mustersiedlung" verpflichteten sich die MieterInnen, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Die Automobilität in der Autofreien Mustersiedlung wurde durch das Car Sharing-System der Firma Denzeldrive sichergestellt. Mit den durch die Einsparung von 242 Autoabstellplätzen eingesparten Mitteln konnten verschiedene Gemeinschaftseinrichtungen wie Internetcafé, Tageselternzentrum, Fahrradwerkstatt, Jugendraum, Saunahaus, Kinderhaus und ähnliches, sowie ein großzügiges Grünraumangebot finanziert werden.

Dadurch veranschaulicht die Autofreie Mustersiedlung auf plakative Weise, welcher Mehrwert für die Mieter erzielt werden kann, wenn nicht alle Mittel in die Errichtung von Stellplätzen fließen.

### **10.3.14 Förderaktion für erdgasbetriebene Fahrzeuge**

Von Seiten der Stadt Wien werden erdgasbetriebene Fahrzeuge und damit der Einsatz umweltverträglicher Treibstoffe gefördert. Erdgasfahrzeuge emittieren im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen um bis zu 30 % weniger CO<sub>2</sub>, um bis zu 90 Prozent ozonbildende Gase und bis zu 85 % weniger Stickoxide. Darüber hinaus spart Erdgas auch Kosten - es ist billiger als Benzin und Diesel. Bei Leistung und Sicherheit müssen keine Abstriche gemacht werden. CNG-Autos sind am modernsten Stand der Technik und bieten dieselben Standards wie herkömmliche Fahrzeuge.

Die Förderung erfolgt in Form einer einmaligen nicht rückzahlbaren Direktzahlung. Es

gilt eine einheitliche Förderhöhe von 1000 Euro pro Fahrzeug für Privatkunden, sowie 3000 Euro für Gewerbekunden und Taxiunternehmen. Die Förderung startete mit 1.6.2008.

Wien Energie bietet derzeit ein Contracting Modell zur Realisierung von Erdgastankanlagen für Betreiber von Fuhrparks und öffentlichen Tankstellen an. Es ist geplant, bis 2010 24 Erdgastankstellen im Bereich von Wien Energie zu errichten. Wien Energie setzt die bestehende Initiative zum Ausbau des Erdgastankstellennetzes im Wiener Raum fort.

#### **10.3.15 „EcoFahrweise“**

In einem breit angelegten Schulungsprogramm wird eine Reihe von Zielgruppen in ökonomischer Fahrweise geschult. Dazu zählen FahrschülerInnen in Wien ab dem Jahr 2000, FahrerInnen des magistratsinternen Fuhrparks sowie der WStW/Wiener Linien (bis 2005), Taxilenker/innen sowie eine möglichst große Anzahl von FahrerInnen großer Flottenbetreiber (öffentlicher Verkehr, Polizei, Post, Bundesheer und Bundesbusse).

#### **10.3.16 Programm „Fuhrpark effizient“**

Der Fuhrpark im Magistrat wird im Zuge der Ersatzinvestitionen auf die den jeweiligen Zwecken entsprechenden am meisten Treibstoff sparenden Fahrzeuge umgestellt.

In den ÖkoKauf Wien-Ausschreibungsgrundlagen sind die Zuschlagskriterien für den Ankauf neuer Fahrzeuge festgeschrieben. Zusätzlich werden schon bestehende Strecken laufend unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Sinnhaftigkeit überarbeitet, um auch hier eine Reduzierung der Fahrkilometer zu erwirken.

#### **10.3.17 Elektromobilitäts-Strategie Wien**

Die Stadt Wien hat im Jahr 2013 ein interdisziplinäres Positionspapier erarbeitet indem die strategischen Zielsetzungen der Stadt in Bezug auf Elektromobilität dargestellt sind.

## **11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM**

### **11.1 „STADTENTWICKLUNGSPLAN 2025“ UND „FACHKONZEPT VERKEHR 2025“**

Derzeit ist ein neuer Stadtentwicklungsplan, der STEP 2025 in Ausarbeitung, der die Entwicklung der Stadt Wien bis zum Jahr 2025 skizziert und von einem Bevölkerungsstand von 2 Millionen EinwohnerInnen ausgeht. Parallel dazu wird an der Fortschreibung des Masterplan Verkehr gearbeitet, der unter der Dachmarke STEP 2025 als „Fachkonzept Verkehr“ die Mobilitätsstrategien festlegt. Bis dahin haben speziell die grundlegenden Ziele des MPV 03/08 weiterhin Gültigkeit.

### **11.2 MASTERPLAN VERKEHR WIEN 03/08:**

Der Masterplan Verkehr 2003 der Stadt Wien gibt, im Dialog mit ihren BürgerInnen, die Richtung für die städtischen Verkehrsentwicklung der nächsten zwanzig Jahre vor.

Die positiven Entwicklungen der Vergangenheit werden damit einerseits abgesichert, andererseits stellt sich Wien den neuen Herausforderungen. Auf fachlicher Ebene wurde der neue Masterplan Verkehr innerhalb eines kooperativen Beratungsprozesses, unter aktiver Beteiligung der zuständigen Magistratsabteilungen, konzipiert; die Federführung lag bei der Magistratsabteilung 18.

Für die Organisation und für fachliche Beiträge war ein Kernarbeitsteam zuständig. BürgerInnen konnten ihre Anregungen, ihre Vorschläge und ihre Kritik zum Verkehr im Rahmen eines breit angelegten Beteiligungs- und Informationsverfahrens einbringen.

Eine prosperierende Stadtregion - wie es die "Vienna Region" sein soll - ist auf die Aktivitäten der BürgerInnen und der Wirtschaft, somit auf Mobilität angewiesen. Diese Mobilität darf, wie schon festgestellt, die Lebensqualität auch jener der nachkommenden Generationen nicht beeinträchtigen.

Unter Berücksichtigung der Ziele einer nachhaltigen Entwicklung leiten sich daraus folgende Hauptziele ab:

- Verkehrsvermeidung im Sinne einer mobilitätssparenden Stadtentwicklung und Raumordnung mit hoher Lebens- und Erlebnisqualität in der Stadt.
- Verkehrsverlagerung durch Verhaltensänderungen.

### Effektivität

Ressourcenschonende Mobilität erfordert ein Höchstmaß an Gestaltungsfantasie bei der Organisation, wie z. B. eine intelligente PKW- (Car-Sharing) und LKW -Nutzung (Reduktion der Leerfahrten). Ein wichtiges Element zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit in der Mobilitätsabwicklung ist die Einbeziehung der externen Kosten (Umweltfolgekosten).

### Akzeptanz

"Intelligente Mobilität" erfordert einen auf Vertrauen gründenden und permanenten Dialog aller Beteiligten; es geht um Information, Kommunikation und Motivation als Voraussetzung für jene Bewusstseinsbildung, die erst Verhaltensänderungen ermöglicht.

### Kooperation

Die Stadt Wien benötigt zur Umsetzung der Ziele des Masterplans Verkehr 2003 Partner, dazu zählen die Umlandgemeinden, die Region, die ÖBB, Public-Private-Partnerships und Staatsgrenzen überschreitend die nördlichen und östlichen Nachbarstaaten. Alle diese Partner sollen frühzeitig in Projekte eingebunden werden, um Interessenskonflikte zu vermeiden und dadurch die Planungsqualität verbessern zu können.

### Innovation

Alle Ziele der Nachhaltigkeit, Effektivität, Akzeptanz und Kooperation sind nur durch Innovationen bei Verfahren, Organisation, Betrieb, Infrastruktur und Technik erreichbar. Diese muss die Stadt Wien fördern oder selbst entwickeln. Wien hat da in der Vergangenheit immer wieder eine Vorreiterrolle übernommen. Diese Tradition soll

fortgesetzt und zu einem Teil des Selbstverständnisses der Stadtverwaltung werden. Es ist der Anspruch des Masterplans Verkehr Wien 2003, erfolgreiche und umsetzbare Schwerpunkte zu entwickeln die auch die Ziele der Verkehrspolitik transportieren.

### **Straßennetz und öffentlicher Raum**

Bei der Ergänzung und Erweiterung des höherrangigen Straßennetzes steht die Entlastung bestehender Siedlungsgebiete im Vordergrund. Für die Erschließung neuer Siedlungsbereiche gilt es, eine ausreichende Netzdichte zu schaffen, also den Öffentlichen Verkehr mit den Erfordernissen des nichtmotorisierten Verkehrs zu verknüpfen.

Das derzeit rund 700 km umfassende bestehende Hauptstraßennetz der Stadt Wien ist nach den Kriterien des Kfz-Verkehrs ausgewiesen. Eine neue Netzgliederung soll den verkehrspolitischen Zielen besser entsprechen und klare Regeln für den Umgang mit Nutzungskonflikten im Straßenraum enthalten.

Neben der Neubewertung des Straßennetzes soll durch die ausgedehnte Schaffung von dauernden und temporären autoverkehrsreifen Zonen und großzügig dimensionierten Gehsteigen erlebbare Qualität im öffentlichen Straßenraum geschaffen werden.

### **Motorisierter Individualverkehr**

Die Verkehrsentwicklung in Wien war in den letzten Jahrzehnten vom Anwachsen des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) geprägt. Ein attraktiver Öffentlicher Verkehr, und die Parkraumbewirtschaftung, haben die Zunahme des Motorisierten Individualverkehrs abgeschwächt, vor allem in den dicht bebauten zentralen Teilen der Stadt.

Die Entwicklung des hochrangigen Straßennetzes muss auf der Grundlage klarer Kriterien und als Teil von integrierten Gesamtpaketen erfolgen. Die Reihung der Projekte nach Bauphasen erfolgte nach der Verbesserung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Wien, einer Verkehrsentlastung von Siedlungs- und Erholungsgebieten, der Gestaltung sensibler städtischer Räume, der Neuerschließung von Siedlungsgebieten, dem Beitrag zur erwünschten Siedlungsentwicklung und zur gewollten Modal-Split-Änderung.

Die stadtverträgliche Abwicklung von Verkehr ist ohne technische Verbesserungen an den Fahrzeugen und ohne flankierende Schutzmaßnahmen nicht erreichbar.

**Lärmindernde Maßnahmen** wie etwa lärmarme Fahrbahndecken, Lärmschutzwände, die Ausdehnung von Tempo-30-Zonen sind ebenso vorgesehen wie gewichtsmäßige Beschränkungen für LKW. Ergänzend soll durch gezielte Verkehrsmanagementmaßnahmen eine flüssige Verkehrsabwicklung ermöglicht werden

### **Ruhender Verkehr**

(siehe dazu Kapitel 8.5.)

Um eine hohe Lebensqualität im dicht bebauten Stadtgebiet zu schaffen oder zu erhalten, wird grundsätzlich angestrebt, dass Dauerparkplätze von der Straße in Garagen bzw. auf private Stellplätze verlagert werden. Bei der Errichtung neuer Garagen sind im Umkreis von 500 m die Stellplätze in Abstimmung mit der vorhandenen Stellplatzauslastung im öffentlichen Raum zu verringern.

Die Wiener Parkraumpolitik soll dazu beitragen, Gestaltungs- und Nutzungsspielräume im öffentlichen Straßenraum zu erhöhen. Stadterweiterungsgebiete sollen von vornherein fußgängergerecht und qualitativ hochwertig gestaltet werden. Für die Fahrzeuge der BewohnerInnen und der ansässigen Betriebe sollen ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen. Mithilfe der Parkraumpolitik soll der Kfz-Verkehr reduziert werden. Durch Schaffung von Anwohnerparkplätzen sollen 10 % der Stellplätze nur für Anrainer zur Verfügung stehen (Erprobungsstadium).

Im Zuge der Planungen von öffentlichen Garagen und Wohnsammelgaragen soll gemeinsam mit den Bezirken festgelegt werden, wie die Verminderung von Stellplätzen an der Oberfläche aussehen wird. Jedenfalls soll die Organisation des Ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum an den Standards für den Fußgängerverkehr ausgerichtet werden.

#### **Erfolgsmaßstäbe und Erfolgskontrolle (mit Bezug auf Straßenverkehr)**

Alle fünf Jahre soll überprüft werden, in welchem Ausmaß die Ziele erreicht und die Maßnahmen umgesetzt wurden. Für die Prüfung der Ziele werden Leitkriterien mit quantitativen Zielgrößen (Erfolgsmaßstab) vorgeschlagen, die verpflichtend erhoben und dargestellt werden müssen.

#### **Finanzierung (mit Bezug auf Straßenverkehrsprojekte)**

Die Finanzierung der Investitionsvorhaben geschieht auf unterschiedliche Art und Weise:

- Für die Bundesstraßen A und S erfolgt die Finanzierung durch die ASFINAG. Hauptstraßen B (ehemals Bundesstraßen) werden aus dem Budget, das der Stadt Wien nach der Verländerung eines Teils des Bundesstraßennetzes zur Verfügung gestellt wird, finanziert.
- Das restliche Straßennetz untergliedert sich in:
  - Hauptstraßennetz, das im Neubaufall teilweise aus dem zentralen Budget der Stadt bezahlt wird
  - Nebenstraßen, für die die Bezirke zuständig sind
- Die Einbeziehung von privaten Investoren und Betreibern (Public-Private-Partnership) soll vor allem bei Aufgaben des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements, bei der Errichtung von Bahnhöfen, Güterterminals, Logistikzentren und der Erschließung von Großprojekten am Stadtrand mit öffentlicher Infrastruktur geprüft und verfolgt werden.

### **11.3 LÄRMARME REIFEN**

Die größte Quelle des Verkehrslärms ist die von Autoreifen ab einer Geschwindigkeit von etwa 30 km/h. Seit November 2012 gelten EU-weit neue Grenzwerte für das Rollgeräusch von Reifen (EU-Verordnung Nr. 661/2009):

Reifenklasse	Nennbreite [mm]	Grenzwert [dB(A)]
C1A	≤ 185	70
C1B	> 185 ≤ 215	71
C1C	> 215 ≤ 245	71
C1D	> 245 ≤ 275	72
C1E	> 275	74

Reifenklasse	Verwendungsart	Grenzwert [dB(A)]
C2	Normalreifen	72
	Traktionsreifen	73
C3	Normalreifen	73
	Traktionsreifen	75

Zudem gilt auch seit November 2012 die Kennzeichnungsverordnung für Reifen (EU-Verordnung Nr. 1222/2009). Neben den Nasshaftungseigenschaften und der Kraftstoffeffizienz muss auch das Rollgeräusch bei neuen Reifen angegeben werden:

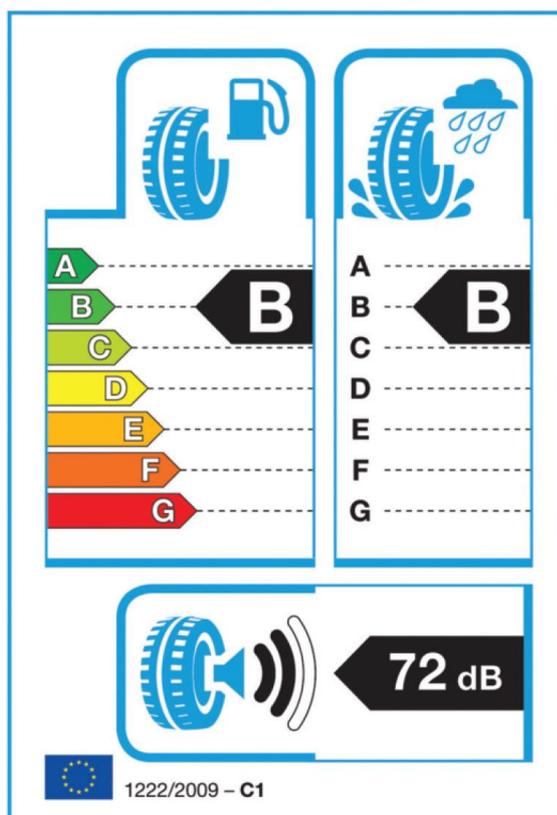


Abbildung 16: Reifenkennzeichnung

## **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 auf € 93.780,-.

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

Die Wirksamkeit der Maßnahmen des Aktionsplanes 2013 wird durch die im Jahr 2017 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 2013 eine Reihe von punktuellen Maßnahmen, deren Wirksamkeit ebenfalls 2017 zu bewerten sein wird.

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

Wien wird in den nächsten Jahren voraussichtlich 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 UMWELT-AUSWIRKUNGEN**

Seit Juli 2001 ist die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können, (Richtlinie über die Strategische Umweltprüfung, SUP-Richtlinie) in Kraft. Die Umsetzung der SUP-Richtlinie erfolgte in Österreich in verschiedenen Materiengesetzen auf Landes- und Bundesebene. Eine Umweltprüfung von Aktionsplänen ist sowohl gemäß §8 Abs 1 Bundes-LärmG als auch gemäß § 9 Abs. 1 des Wiener Umgebungslärmschutzgesetzes 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.“*

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 DES (TEIL-) AKTIONSPANS FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG**

Der Teilaktionsplan 10B, Aktionsplanung Wien Straßen außer A und S bezieht sich auf das gesamte Landesgebiet von Wien, als Teil des Ballungsraumes Wien. Der Aktionsplan umfasst ausschließlich Landesstraßen. Autobahnen und Schnellstraßen werden im Aktionsplan des BMVIT behandelt.

Bereits im Vorfeld der Erstellung des Lärmaktionsplanes haben Konsultationen aller 23 BezirksvertreterInnen stattgefunden, um wichtige Lärmthemen vorab aufnehmen zu können.

Der Entwurf des Aktionsplans wurde gemäß § 11 des Wiener Umgebungslärmschutzgesetzes den BezirksvorsteherInnen zur Stellungnahme übermittelt. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden weitestgehend in den endgültigen Aktionsplan übernommen.

Weiters hat eine von der MA 22 und der Arbeiterkammer organisierte Informationsveranstaltung für eine qualifizierte und interessierte Öffentlichkeit stattgefunden. Die dabei abgegebenen Stellungnahmen und Anmerkungen wurden ebenfalls nach Möglichkeit in den Lärmaktionsplan mitaufgenommen.

## 16.1 BESTEHENDE LÄRMSCHUTZPROGRAMME

Lärmschutz ist als Teil eines integrativen Prozesses zu sehen. Sämtliche im Lärmaktionsplan dargestellten Maßnahmen sowie Programme und Strategien der Stadt Wien wie Stadtentwicklungsplan, Masterplan Verkehr und Klimaschutzprogramm ergänzt durch zahlreiche weitere Initiativen wie beispielsweise das Städtische Energieeffizienz Programm oder die Urbane Luft Initiative usw. führen zu einer gesamtheitlichen Betrachtung und einer abgestimmten Vorgangsweise bei der Reduktion der Lärmbelastung der Wiener Bevölkerung.

### Die Maßnahmen im Überblick:

Mittel bis langfristig sind speziell die Maßnahmen im Verkehrsbereich und in der Bewusstseinsbildung wirksam. Ergänzend dazu bringen punktuelle Projekte wie die Errichtung von Lärmschutzwänden oder der Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern entlang von Hauptstraßen eine rasche Entlastung für die Betroffenen.

Die genannten Maßnahmen werden laufend evaluiert und gegebenenfalls adaptiert. Gesamtziel ist die Aufrechterhaltung und Verbesserung des Lärmschutzes und damit der Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Wien.

Beispiele dafür sind der Ausbau des Radwegenetzes, der kontinuierliche Ausbau des U-Bahn-Netzes, die Umnutzung von Straßenzügen als Wohnstraßen bzw. Fußgängerzonen, die Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs um gegenüber dem motorisierten Individualverkehr eine gute Alternative anzubieten, etc.

Entlang der Hauptstraßen gibt es derzeit bereits rund 12.200 Laufmeter Lärmschutzwände mit einer Fläche von rund 32.100 m<sup>2</sup>, entlang der Wiener Stadtautobahnen beträgt die Länge der Lärmschutzwände derzeit rund 57 km. Der Ausbau der Lärmschutzanlagen wird weiter vorangetrieben.

Nachdem Lärmschutzwände mit transparenten Materialien vergleichsweise teuer, aber dort notwendig sind, wo die Stadtgestaltung auf die Aufrechterhaltung der Sichtbeziehungen und vorhandene Landschaftselemente Rücksicht nehmen will, hat die Wiener Umweltschutzabteilung – MA 22 die Initiative ergriffen. In Zusammenarbeit mit der Werbewirtschaft eine multifunktionale, transparente Lärmschutzwand zu entwickeln. Bereits realisierte Beispiele beweisen, dass trotz Werbemaßnahmen „offene Räume“ bestehen bleiben, und die Finanzierung solcher Lärmschutzwände ermöglicht wird.

Da im dichtverbauten Stadtgebiet die Errichtung von Lärmschutzwänden oft sehr schwierig ist, kann eine Verbesserung der Lärmsituation durch den Einbau eines lärmindernden Belags erreicht werden. Es wird ein Magistratsabteilungs übergreifendes Monitoringprojekt durchgeführt, in dem auf ausgewählten Straßenabschnitten im hochrangigen Straßennetz die Deckschichten der Straße mit unterschiedlichen Fahrbahndecken saniert werden. Dabei wird insbesondere auf Ebenflächigkeit und Niveauanpassung der Einbauten geachtet. Vor und nach der Sanierung sowie zyklisch jedes Jahr auf eine Dauer von drei Jahren soll eine Lärmmessung mit begleitender Zustandserfassung der Verkehrsbelastung erfolgen.

Ein weiterer Schwerpunkt besteht im Erhalt von ruhigen Gebieten im Stadtgebiet. 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.

Auch in der Stadtplanung werden vorausschauende Maßnahmen auf Ebene der örtlichen Raumplanung zur Verkehrsverringerung bzw. zum Lärmschutz gesetzt, wobei schon in den Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen auf die Lärmsituation im Plangebiet Rücksicht genommen wird.

Für den Einbau von Schallschutzfenstern in Wohn- und Schlafräumen in bestehenden lärmexponierten Wohnungen an Hauptstraßen kann eine Förderung bei der Stadt Wien beantragt werden.

Weiters leistet die Organisation des ruhenden Verkehrs einen wesentlichen Beitrag zur Lärmreduktion. Zum einen lässt sich durch eine optimierte Wegweisung und straßenbauliche Gestaltung der Parkplatz- Suchverkehr verringern, zum anderen wird durch die Einführung des gebührenpflichtigen Parkens die Anzahl der einfahrenden Kraftfahrzeuge reduziert. Maßnahmen betreffend den ruhenden Verkehr werden in Wien in der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, dem Wiener Garagenprogramm, der Wiener Garagenförderungsaktion sowie dem wienweiten Sonderprogramm zur Förderung von Wohnsammelgaragen umgesetzt. Zudem gibt es neue Planungsüberlegungen für neue Park & Ride Standorte mit rund 7.000 Stellplätzen.

Je geringer die Geschwindigkeit, desto leiser rollt das Fahrzeug: Daher ist eine weitere Maßnahme zur Lärmreduktion der laufende Ausbau von Tempo-30-Zonen, von denen es mittlerweile in Wien rund 1500 Kilometer gibt.

Für die Information der interessierten Öffentlichkeit wurde das LärmOnlineInformationssystem (LOIS) der Wiener Umweltschutzabteilung – MA 22 überarbeitet und aktualisiert.

## **16.2 GEPLANTE LÄRMSCHUTZPROGRAMME – LÄRMAKTIONSPLAN**

In den kommenden 5 Jahren liegen die Schwerpunkte der Aktionsplanung insbesondere im weiteren Ausbau von Lärmschutzwänden, der Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern, der Ausweitung der Tempo 30 – Zonen, dem Erhalt von ruhigen Gebieten, der Sanierung und dem Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläge, Maßnahmen zum ruhenden Verkehr, der Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs, sowie Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrsanteils. Bezüglich dem weiteren Ausbau von Lärmschutzwänden an Landesstraßen wird auf GIS (Geographisches Informations System) Basis eine Prioritätenreihung erarbeitet werden.

Alle unter Kapitel 16.1 genannten Maßnahmen sowie Programme und Strategien werden weitergeführt und in regelmäßigen Abständen evaluiert und aktualisiert.