

# UMGEBUNGSLÄRM- AKTIONSPLAN

ÖSTERREICH 2018



## TEIL 12: Straßenbahn- und U-Bahnstrecken in der Ballungsraumgemeinde Wien



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

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

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



## **IMPRESSUM**

Medieninhaber und Herausgeber:

**Magistrat der Stadt Wien**

Magistratsabteilung 22 - Umweltschutz

Dresdner Straße 45

1200 Wien

e-mail: [post@ma22.wien.gv.at](mailto:post@ma22.wien.gv.at)

Zl.: +43 1 4000 73440

## TEIL-UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLÄNE 2018

### Allgemeine Informationen

Allgemeiner Teil      Zusammenfassende Betroffenenauswertung

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

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

### Aktionsplanung Straßen außer Autobahnen und Schnellstraßen

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

## Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2018

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

### Aktionsplanung Eisenbahnen

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

### Aktionsplanung Straßenbahnen

<b>Teil 12 Wien</b>	<b>Magistrat der Stadt Wien</b> – Straßenbahn- und U-Bahnstrecken in der Ballungsraumgemeinde Wien
<b>Teil 13 Linz</b>	<b>Amt der Oberösterreichischen Landesregierung</b> - Straßenbahnstrecken im Ballungsraum Linz
<b>Teil 14 Graz</b>	<b>Landeshauptmann des Bundeslandes Steiermark</b> - Straßenbahnstrecken im Ballungsraum Steiermark
<b>Teil 15 Innsbruck</b>	<b>Amt der Tiroler Landesregierung</b> - Straßenbahnstrecken im Ballungsraum Innsbruck

### Aktionsplanung Flugverkehr

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

## Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2018

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

### Aktionsplanung IPPC-Anlagen

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

## VORWORT

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

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

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

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

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

## INHALTSVERZEICHNIS

1.	PLANUNGSGEBIET .....	11
2.	FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE.....	12
3.	GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN.....	13
4.	ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN .....	14
5.	ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND .....	17
6.	ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN .....	18
7.	DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT .....	19
8.	BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG.....	21
9.	MASSNAHMEN DER AKTIONSPANUNG .....	23
9.1	Errichtung von Lärmschutzwänden.....	23
9.2	Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern.....	23
9.3	Erhalt von ruhigen Gebieten .....	23
10.	ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN .....	24
10.1	Beschaffungswesen der Stadt Wien - ÖkoKauf.....	24
10.2	Klimaschutzprogramm der Stadt Wien .....	24
10.3	Stadt- und Regionalentwicklungsstrategie Wien.....	25
10.3.1	Fachkonzept Mobilität .....	27
	Handlungsfeld „Öffentlicher Raum“ – Fachkonzept Mobilität.....	29
	Handlungsfeld "Mobilitätsmanagement" - Fachkonzept Mobilität.....	30
	Handlungsfeld "Verkehrsinfrastruktur" - Fachkonzept Mobilität .....	31
	Handlungsfeld "Verkehrsorganisation" - Fachkonzept Mobilität .....	33
10.3.2	Detailkonzept Elektromobilitäts-Strategie .....	33
10.3.3	Fachkonzept öffentlicher Raum .....	34
10.3.4	Fachkonzept Grün- und Freiraum .....	34
10.3.5	Fachkonzept Zentren .....	35
10.4	Ausbau des S-Bahn-Netzes .....	37
11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM .....	39
12.	VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN.....	40

13.	<b>GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPLANS .....</b>	<b>41</b>
14.	<b>SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN .....</b>	<b>42</b>
15.	<b>BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN.....</b>	<b>43</b>
16.	<b>ZUSAMMENFASSUNG FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG.....</b>	<b>44</b>
16.1	<b>Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 12.....</b>	<b>44</b>





## 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

- Straßenbahnen und U-Bahnen 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	70 dB	60 dB

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

– **AGWR II:**

Name: Adress-GWR II

Beschreibung: Adressregister, Gebäude- und Wohnungsregister einschließlich Meldedaten

Datenstand: 26.01.2016

Abfragedatum: 5.2.2016

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

– Geländedaten

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

– Bebauungsdaten

Gebäude, Höhenlinien, Bodenbeschaffenheit

Die Geometriedaten, bzw. Flächenmehrzweckkarte (FMZK) für Gebäude, Höhenlinien und Bodenbeschaffenheit wurden von der Magistratsabteilung 41 (Stadtvermessung Wien) bezogen. Diese Daten sind auch online unter [wien.gv.at/ma41datenviewer](http://wien.gv.at/ma41datenviewer) verfügbar.

Diese Daten beinhalten folgende Informationen:

- Gebäudeflächen & Gebäudehöhen (F-Klasse 11, 12, 14, 19)
- Bodenabsorptionen (F-Klasse 52, 53, 54, 58, 69)
- Mauerwerke und Sockel (F-Klasse 71)
- Bewuchs, Baumbestände (F-Klasse 52)

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

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

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

Brücken

Die Geometrie der Brückentragwerke deren Verwaltung der Stadt Wien obliegt wurde von der Magistratsabteilung 29 (Wiener Brückenbau und Grundbau) erfasst und übermittelt. Daten zu Brücken, welche von der ASFINAG betreut werden, wurden von der ASFINAG bezogen.

### Lärmschutzwände

Lärmschutzwände in der Verwaltung der Stadt Wien wurden von der Magistratabteilung 22 (Umweltschutz) übermittelt. Lärmschutzwände der ASFINAG wurden von eben dieser bezogen. Lärmschutzwände der Österreichischen Bundesbahnen wurden von den ÖBB übermittelt. Lärmschutzwände wurden im Modell als hochabsorbierend mit einem Reflexionsverlust von 8 dB berücksichtigt. Alle Höhenangaben zu Lärmschutzwänden wurden auf Wiener Null umgerechnet. Lärmschutzwände auf Brücken wurden als schwebende Schirme modelliert.

### Mauerwerke

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

- Für die Berechnung verwendetes EDV-Programm und Berechnungsverfahren:  
Folgende Schallausbreitungsberechnungs-Software wurde für die Berechnung der Rasterkarten und der Betroffenenbewertung verwendet:

Software: CadnaA  
Version: 4.6.155 (64-bit) (build: 4614)  
Hersteller: DataKustik GmbH  
Dornierstraße 4  
82205 Gilching, Deutschland

- Verkehrs- bzw. Emissionsdaten:

### Emissionsdaten

Die Emissionsdaten und deren Geometrie wurden von folgenden Firmen bezogen:

Straßenbahnen & U-Bahnen der Wiener Linien GmbH  
Wiener Linien GmbH  
Erdbergstraße 202,  
1031 Wien

Eisenbahnen & Straßenbahnen der Wiener Lokalbahnen AG  
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen  
Eichenstraße 1  
1120 Wien

Die Daten wurden in unterschiedlichen Formaten zur Verfügung gestellt. Diese Daten beinhalten Zugzahlen und Zugklassen, Kurvenradius (Wiener Linien GmbH), Kurven und Brückenzuschläge (ÖBB Infrastruktur AG), Geschwindigkeit und die Emissionslinie als Geometrie. Als Emissionsdaten werden für die Eisenbahn der österreichischen Bundesbahnen die Zugklassen nach ONR 305011 angesetzt. Für die Wiener Lokalbahnen AG und Wiener Linien GmbH werden die Emissionsdaten aus dem Lärmkarten 2012 zur Verfügung gestellt. Es wird zwischen folgenden Zugklassen unterschieden:

U-Bahn U, V, T & T1

Straßenbahn der Wiener Linien E+c, E#, E2c5, E6T, A, B

Straßenbahn der Wiener Lokalbahnen 400 feste Fahrbahn, 100 feste Fahrbahn

- Angaben zur Modellbildung

### Straßenbahn der Wiener Linien

Die Emissionslinien wurden als SHP-Datei übermittelt. Zusätzlich wurde eine berechnete „Geschwindigkeit“ – Punktwolke als Textdatei zu Verfügung gestellt. Hierbei sind Geschwindigkeiten in hoher Genauigkeit angegeben. Um diese Geschwindigkeiten im Berechnungsprogramm zu übernehmen wurde die Genauigkeit auf 5 km/h Schritte reduziert. Zusätzlich wird eine Mindestgeschwindigkeit von 30 km/h angesetzt, um eine ungenaue Extrapolation der Emissionsdaten zu verhindern. Mittels einer Executable-Datei wurden die Geschwindigkeiten den entsprechenden Linien aus der SHP-Datei über die Kilometrierung zugeordnet. Weiters wurden die Kurvenradien als SHP-Datei übermittelt. Hierbei wurde für Kurven mit Radius < 300m ein Zuschlag von 5 dB berücksichtigt. Die Zugzahlen wurden anhand einer mitgelieferten Tabelle und den entsprechenden Fahrplänen auf die Zeiträume Tag, Abend und Nacht aufgeteilt

### U-Bahnen der Wiener Linien

Die Emissionslinien wurden als SHP-Datei übermittelt. Die Geschwindigkeit wurde durchgängig mit der erlaubten Höchstgeschwindigkeit angesetzt. Kurvenradien wurden manuell mit dem entsprechenden Zuschlag von 5 dB versehen. Die Zugzahlen wurden den Fahrplänen entnommen.

### Straßenbahn der Wiener Lokalbahnen

Die Emissionslinien wurden aus dem Schienennetzplan der Wiener Linien übernommen. Dementsprechend kommen auch auf einem Großteil der Strecke Geschwindigkeiten und Kurvenradien zum Einsatz. Die Zugzahlen wurden anhand der Fahrpläne bestimmt.

### Portale

Für alle Schienenstrecken wurden am Beginn von Tunnelportalen eine Punktquelle in Tunnelmitte angesetzt. Die Schalleistungspegel wurden getrennt für Tag, Abend und Nacht nach einer Formel, übermittelt von der ÖBB Infrastruktur AG, ermittelt:

$$LWA = L'WA_{eq} + 16 \text{ dB}$$

Wobei der  $L'WA_{eq}$  den längenbezogenen energieäquivalenten Schalleistungspegel der jeweiligen Schienenstrecke darstellt.

Die horizontale Richtcharakteristik wurde ebenfalls von der ÖBB Infrastruktur AG übermittelt. Dieser Zuschlag kann mit folgender Formel dargestellt werden:

$$CRic_{\text{twirkung}} = 2 \text{ dB} - 0,024 \times \varphi$$

Wobei  $\varphi$  den Winkel zur Normalen auf die Tunnelöffnung in Grad darstellt.

### – Angaben zur Methodik

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

### Schwellenwerte

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

$$L_{den} = 70 \text{ dB}$$

$$L_n = 60 \text{ dB}$$

### Ruhige Fassade

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

Unterschreitung des Schwellenwerts um mindestens 5 dB

Unterschreitung der Lärmbelastung der exponiertesten Fassade um 20 dB

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

### Wohnungen

Hierbei erfolgt die Bestimmung über die Nutzungseinheiten



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

Die Angabe der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind, kann dem „Allgemeinen Teil – Zusammenfassende Betroffenenauswertung“ des Aktionsplanes Österreich entnommen werden. Die Werte sind dort für den Ballungsraum Wien und außerhalb des Ballungsraumes Wien getrennt nach Bundesländern angegeben. Bei der Angabe der Personen, Wohnungen etc. je Auswertungsgebiet erfolgt keine Unterscheidung nach zuständigen Behörden.

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

## 6. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

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

## 7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

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

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

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

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

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

Veröffentlichung des Teilaktionsplanentwurfes auf [www.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at) mit 01. Juni 2018

### **Information der Öffentlichkeit (§ 12 Wiener Umgebungs-lärmschutzgesetz)**

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

#### Postadresse zur Übermittlung von Stellungnahmen:

Wiener Umweltschutzabteilung – MA 22  
Dresdner Straße 45,  
1200 Wien

#### Mailadresse zur Übermittlung der Stellungnahmen:

[post@ma22.wien.gv.at](mailto:post@ma22.wien.gv.at)

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

Einbindung der qualifizierten Öffentlichkeit

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

Einbindung der breiteren Öffentlichkeit

Im Herbst 2018 wird die Veranstaltung „Lärmaktionsplan 2018 – 2023 für Wien – Handlungsfelder und Perspektiven“ in Kooperation zwischen der MA 22 und der Arbeiterkammer Wien stattfinden. Im Rahmen dieser Veranstaltung wird 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.

## 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 Schienenverkehr, aber auch generell in der Stadt, laufend zu verbessern. In zahlreichen Strategien und Programmen wie Stadtentwicklungsplan, Fachkonzept Mobilität, Klimaschutzprogramm, Urbane Luft Initiative (ULI), Städtisches Energieeffizienz-Programm (SEP) usw. sind Maßnahmen enthalten die direkt oder indirekt zur Lärmreduktion beitragen.

Optimaler Lärmschutz bei U-Bahn und Straßenbahn spielen dabei eine wesentliche Rolle. Im Bereich der Straßenbahn werden in Weichenbereichen und bei kritischen Rahmenbedingungen durch den Einbau eines Masse-Feder Systems verbesserte Werte des Lärmschutzes erreicht. Entlang des gesamten Streckennetzes erfolgt die Befahrung durch LKW-Schmierfahrzeuge nach vorgegebenen Routen. Es werden auch Rillenreiniger und Weichenspritzwagen eingesetzt, um Verschmutzungen, welche Erschütterungen erzeugen können, aus der Rille zu entfernen.

### **Lärmschutzmaßnahmen an Fahrzeugen**

Die „Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung“ regelt die Geräuschemissionen der Fahrzeuge nach außen (Anrainer) und nach innen (Reisende). Die „Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung“ wiederum begrenzt die Lärmbelastung für die Wohnbevölkerung.

Für die Straßenbahn wurden beispielsweise lärmarme Waggons mit Schallschutzschürzen und schallabsorbierendem Unterboden entwickelt. Neue Methoden zur Körperschalldämmung der Schienen sorgen zusätzlich dafür, dass weniger Lärm in die Wohnungen entlang der Gleiskörper dringt.

### **Geplante Maßnahmen im Straßenbahnbereich**

#### *Querschwellenoberbau:*

laufend Tausch der Holzschwellen auf besohlte Spannbetonschwellen

#### *Hochschallgedämmter Oberbau:*

Schallerschütterungsschutz durch Einsatz von elastischen Elementen im Oberbau, um eventuell auftretende Erschütterungen insbesondere an Weichenanlagen bereits an der Quelle zu eliminieren.

*Neubaustrecken:*

Planung nach SchIV und nach ÖNORM 9012 unter Einhaltung der Grenzwerte und laufende Frequenz- und Luftschallmessungen. Bei Bestandsstrecken werden punktuelle Messungen anlassbezogen durchgeführt.

*Flexity:*

Nach bislang 342 für Wien gebaute ULF Niederflur Straßenbahnen, kommt die nächste Niederflur Generation. Die Flexity Niederflur Straßenbahn hat eine ebenso niedrige Einstiegshöhe und ist lärmtechnisch noch ruhiger unterwegs als die ULF Straßenbahn.

Durch die Flexity-Straßenbahn werden sukzessive die letzten Hochflurmodelle ersetzt und zudem der Komfort der Gäste gesteigert: der Innenraum der neuen Straßenbahn ist flexibel gestaltet. Es gibt breitere Mutter-Kind-Sitze, einen zusätzlicher Rollstuhlplatz und offen gestaltete Mehrzweckbereiche. Diese offen gestalteten Bereiche ermöglichen ein rasches Ein- und Aussteigen. Damit verkürzt sich der Aufenthalt in den Haltestellen was wiederum die Pünktlichkeit der Öffis erhöht. Zudem finden bis zu acht Kinderwägen Platz in einer FLEXITY-Straßenbahn.

**Geplante und durchgeführte Maßnahmen im U-Bahn-Bau**

Fast lautlos ist die U-Bahn übrigens auf unterirdischen Schienen unterwegs. Dank schalltechnisch optimaler Tunnel und Oberbauten entsteht kaum noch Lärm, das Fahrgeräusch wird durch eine schallabsorbierende Tunnelausstattung vermindert.

Auch die regelmäßige Wartung der Gleise durch Schienenschleifen und Reprofilieren und/oder eine Schmierung der Schienen sowie Errichtung von Schallschutzwänden entlang der U-Bahn-Strecken führen dazu, dass weniger Lärm entsteht.

Steht der Ausbau der Gleise oder der Neubau einer Strecke an, werden die zu erwartenden Körperschall-Emissionen in den umliegenden Wohnungen seit 1985 vorsorglich gemessen. Sind die Ergebnisse ungünstig, werden die Schienen auf einem hochschallgedämmten Oberbau verlegt.

*Neubau der Linie U5*

Im Lauf des Jahres 2018 wird mit der Verlängerung der U2 ab dem Rathaus sowie mit dem Bau des ersten Teilstücks der U5 zum Frankhplatz/Altes AKH begonnen. Insgesamt werden neun Kilometer neu gebaut, davon sechs für die U2 und drei für die U5, sowie elf neue Stationen. Das Projekt "Linienkreuz U2/U5 - Generelle U-Bahn-Planung" ist Teil des "Investitionspakets für den öffentlichen Verkehr" und soll bis 2028 realisiert werden.

Die U5 wird außerdem die erste vollautomatisch betriebene U-Bahn-Linie in Wien sein.

## 9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG

### 9.1 Errichtung von Lärmschutzwänden

Die bestehenden Ausbauprogramme werden fortgesetzt.

### 9.2 Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern

Die bereits bestehenden Förderprogramme für Lärmschutzfenster werden ebenso weitergeführt.

### 9.3 Erhalt von ruhigen Gebieten

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

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

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

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

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

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

### 10.1 Beschaffungswesen der Stadt Wien - ÖkoKauf

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 Verkehrsbereich werden sehr oft subjektiv als Belästigung oder Gesundheitsbeeinträchtigung wahrgenommen, die öffentliche Beschaffung trägt diesem Umstand Rechnung. So sorgt bspw. die Öko-Kauf Richtlinie zur umweltorientierten Bauabwicklung für eine Lärmreduktion im Baugeschehen, und die ökologischen Kriterien für Fuhrpark-Beschaffungen sehen diverse Kriterien zur lärmarmen Ausführung der Fahrzeuge vor.

### 10.2 Klimaschutzprogramm der Stadt Wien

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

Hauptanknüpfungspunkt für die Verringerung des klimaschädlichen 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 weiter reduziert werden.

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



## 10.3 Stadt- und Regionalentwicklungsstrategie Wien

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

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

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

- Optimierung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs
  - Erweiterungen und Angebotsverbesserungen im ÖV-System unter anderem durch den Bau beziehungsweise die Verlängerung von neuen U-Bahnlinien und die Attraktivierung des Schnellbahnnetzes sowie tangentialer Straßenbahn- und Busverbindungen.
- Integration und Vernetzung im Umweltverbund
  - Wien schafft bessere Kombinationsmöglichkeiten im Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Rad, Zu-Fuß-Gehen).
- Fuß- und Radverkehr - Starke Partner im Umweltverbund
- Vom Straßenraum zum öffentlichen Raum
  - Wien baut den öffentlichen Raum schrittweise um und schafft so mehr Aufenthaltsqualität und mehr Raum für vielfältige Nutzungen.
- Mobilitätsmanagement für Wohnviertel und Unternehmensstandorte
  - Wien setzt auf neue Instrumente für maßgeschneiderte Mobilitätskonzepte, unter anderem für große Wohn-, Büro- und Einzelhandelsprojekte, die kurze und umweltfreundliche Wege ermöglichen

## Die Metropolregion

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

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

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

- Weiterentwicklung der regionalen und internationalen Kooperationsstrukturen
  - Wien strebt den Ausbau handlungs- und entscheidungsfähiger Strukturen sowie innovative Instrumente für die regionale Kooperation an.
- Regionale Kooperationsräume
  - In zu definierenden regionalen Kooperationsräumen mit hohem Entwicklungspotenzial sollen Qualitäts- und Entwicklungsziele sowie Wege zu deren Realisierung vereinbart werden.
- Stadt-Umland-Mobilitätspartnerschaften
  - Etablierung von Mobilitätspartnerschaften entlang gemeinsam festgelegter wichtiger Verkehrskorridore im Stadtumland
- zentrale Mobilitätsmanagement
  - Weiterentwicklung des transnationalen Mobilitätsmanagements durch eine enge Abstimmung zwischen den wichtigen Trägern des öffentlichen Verkehrs in zentrale

## **Stadtverkehr in Wien**

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

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

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

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

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

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

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

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

### **10.3.1 Fachkonzept Mobilität**

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

In Modal Split-Kennzahlen ausgedrückt, lautet die Zielsetzung „80:20“. Das bedeutet:

Die Wienerinnen und Wiener sollen bis 2025 80% der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad oder zu Fuß zurücklegen, während der derzeitige Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf 20% zurückgehen soll. Dies ist essenziell, um die Lebensqualität in der Stadt zu erhalten und dauerhafte Überlastungen im Straßennetz zu vermeiden.

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

### **Ausbau des öffentlichen Verkehrs**

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

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

### **Gemeinsam in der Region**

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

Besondere Herausforderungen in der Ostregion sind das Bevölkerungswachstum, der steigende Güterverkehr und die Organisation des öffentlichen Verkehrs abseits der Ballungszentren. Das Bevölkerungswachstum wirkt sich besonders im Umland von Wien aus. Dort werden die Wege in die Stadt überwiegend mit dem Auto zurückgelegt.

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

te im Centropo Raum gemeinsam mit den nördlichen und östlichen Nachbarregionen oder zu den Transeuropäischen Verkehrsnetzen.

### Beispiele für Maßnahmen

- Regionale Mobilitätspartnerschaften für das Wiener Umland  
Entlang von Korridoren sollen in Anlehnung an das Pilotprojekt im Mobilitätskorridor Wien/Schwechat/Flughafenregion Partnerschaften mit gemeinsamen Zielen, Maßnahmen und Umsetzungsprojekten entwickelt werden.
- Gemeinsame Leistungsbestellung im Schienenverkehr  
Ziel der drei Länder ist es, eine gemeinsame Verhandlungsgrundlage für die Leistungsbestellung nach dem Auslaufen der derzeit geltenden Verträge zu erarbeiten.
- Grenzüberschreitendes, intermodales Verkehrsinformationssystem  
Schrittweise soll die Verfügbarkeit von Mobilitätsinformationen für Reisende in der gesamten Centropo Region verbessert werden. Langfristiges Ziel ist eine Ausweitung des Angebotes analog zu AnachB.at.

### **Handlungsfeld „Öffentlicher Raum“ – Fachkonzept Mobilität**

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

### Mehr Platz für Öffis, Rad- und Fußverkehr

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

### Vom Nebeneinander zum Miteinander

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

### Aktive und sichere Mobilität für die Jüngsten

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

### Raumverbrauch pro Person nach Verkehrsmittel

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

### Beispiele für Maßnahmen

- Fokus auf das Miteinander im Verkehr  
Die Stadt Wien unterstützt Maßnahmen, die auf ein faires und rücksichtsvolles Miteinander im Verkehr abzielen, zum Beispiel die Ausweisung von Begegnungszonen.
- Umnutzung von Straßenflächen  
Wo dies möglich ist, werden derzeit als Fahr-, Abbiege- oder Parkstreifen genutzte Flächen für Aufenthalt, Zu-Fuß-Gehen, Öffentlichen Verkehr oder Radfahren zur Verfügung gestellt.

## **Handlungsfeld "Mobilitätsmanagement" - Fachkonzept Mobilität**

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

### Leichter Umsteigen durch umfassende Information

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

### Mobilitätsberatung zum richtigen Zeitpunkt

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

### Beispiele für Maßnahmen

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

### **Handlungsfeld "Verkehrsinfrastruktur" - Fachkonzept Mobilität**

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

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

#### Ausbau Öffentlicher Verkehr

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

#### Zu Fuß unterwegs

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

### Radfahren im Alltag

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

### Beispiele für Maßnahmen

- **Multimodale Haltestelle**  
Hochrangige Knotenpunkte und Haltestellen mit hoher Frequenz sind wichtige Ansatzpunkte, um multimodale Infrastrukturen zu bündeln und neu zu denken. Damit der öffentliche Verkehr und Zusatzangebote komfortabel genutzt werden können, wird besonders auf die Gestaltung der Haltestellen und ihres Umfeldes geachtet. Auch in den Stadtrandbezirken und der Region kann dies einen Mehrwert des öffentlichen Verkehrs darstellen und zusätzliche Kundinnen und Kunden Potenziale erschließen.
- **Ausbau von Flaniermeilen**  
Auf insgesamt sieben ausgewiesenen Flaniermeilen soll besonders hohe Benutzungsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger geschaffen werden. Die ersten zwei Flaniermeilen werden bis 2018 umgesetzt.
- **Ausbau von Rad-Langstrecken**  
Zur Förderung des Radverkehrs über weitere Distanzen und damit auch im Pendlerinnen- und Pendler-Verkehr soll die erste Rad-Langstrecke bis 2018 umgesetzt werden. Weitere folgen bis 2025.
- **Ausbau des U-Bahn-Netzes**  
Durch die Verlängerung der U1 nach Oberlaa, U4- und U6-Modernisierung sowie die Verlängerung der U2 und den Neubau der U5 werden das Netz verbessert und bestehende Linien entlastet.
- **Optimale Erschließung der Stadterweiterungsgebiete**  
In vielen Fällen sind Straßenbahnen die optimalen Verkehrsmittel, um große Stadtentwicklungsgebiete zu erschließen. Bei mittleren Anforderungen an die Beförderungskapazität liegen die Errichtungs- und Betriebskosten weit unter jenen der U-Bahn. Die flächige Erschließung wird besser gewährleistet. Neue Straßenbahnlinien werden als Zubringer zu U-Bahn und S-Bahn geplant. Sie eignen sich gleichzeitig zur tangentialen Vernetzung der Stadt.



## **Handlungsfeld "Verkehrsorganisation" - Fachkonzept Mobilität**

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

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

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

### Beispiele für Maßnahmen

- **Kürzere Wartezeiten im Fuß- und Radverkehr**  
Wichtiges Ziel bei der Programmierung von Ampeln sind möglichst kurze maximale Wartezeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer. Um das zu erreichen, sollen die Umlaufzeiten von Ampeln verkürzt werden.
- **Mehr Kreuzungen mit einfachen Regelungen**  
Derzeit gibt es in Wien etwa 1.300 Ampelanlagen. Das ist im österreichischen und internationalen Vergleich eine sehr hohe Zahl. Zukünftig sollen Kreuzungen mit geringem Verkehrsaufkommen wenn möglich ohne Ampeln sicher organisiert werden.
- **Beschleunigung von Hauptlinien des öffentlichen Verkehrs**  
Die Reisezeiten sollen durch die Beschleunigung von öffentlichen Verkehrsmitteln verkürzt werden, die auf Straßen unterwegs sind. Weiters sind der verlässliche, regelmäßige und fahrplantreue Betrieb und rasche Zu- und Abgangswege rund um die Stationen wichtig.
- **Kurze Wege für Radfahrende**  
Durch eine möglichst flächendeckende Öffnung von Einbahnen für Radfahrende soll Radfahren im gesamten Stadtgebiet noch attraktiver werden.

### **10.3.2 Detailkonzept Elektromobilitäts-Strategie**

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

Die Elektromobilitäts-Strategie ist aus den allgemeinen Zielsetzungen in den Bereichen Verkehrspolitik und Stadtentwicklung abgeleitet, die im Fachkonzept Mobilität festgeschrieben sind. Dieses ist Teil des im Jahr 2014 vom Gemeinderat beschlossenen Stadtentwicklungsplans STEP 2025. Die Strategie umfasst alle Bereiche und Erscheinungsbilder der Elektromobilität einer Stadt, von der Infrastruktur über die Fahrzeuge bis hin zu den Nutzerinnen und Nutzern. Sie zeigt die grundsätzliche Haltung der Stadt Wien zur Elektromobilität und be-

nennt Ziele und Vorschläge für Vorhaben der nächsten Jahre. Sie orientiert sich dabei einerseits an den Rahmenbedingungen und Strategien der Europäischen Union beziehungsweise des Bundes. Andererseits ist sie mit Strategien und Zielsetzungen der Stadt Wien aus den Bereichen Energie, Verkehr und Stadtplanung abgestimmt.

Der Fokus der Elektromobilitäts-Strategie liegt vor allem

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

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

### 10.3.3 Fachkonzept öffentlicher Raum

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

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

#### Vorsorge

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

### 10.3.4 Fachkonzept Grün- und Freiraum

#### Kennwerte für mehr Qualität

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

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

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

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

### **10.3.5 Fachkonzept Zentren**

Wien verfolgt gemäß Stadtentwicklungsplan STEP 2025 das Ziel, eine polyzentrale Stadtstruktur zu schaffen. Das STEP Fachkonzept Zentren beschäftigt sich in diesem Zusammenhang mit heutigen und künftigen Nutzungen und Funktionen von Zentren.

Das STEP Fachkonzept Zentren stellt die Bedeutung von Zentren für die Stadt klar - jetzt und in Zukunft. Es beschäftigt sich mit heutigen und künftigen Nutzungen und Funktionen von Zentren und zeichnet die Vision Wiens über die Versorgungsstrukturen und hinsichtlich der künftigen Zentrenentwicklung auf.

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

#### **Polyzentrale Stadtstruktur**

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

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

#### **Zentren in der Stadt**

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

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

### **Kurze und attraktive Wege ins Zentrum**

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

### **Zentren jetzt und in Zukunft**

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

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

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

## 10.4 Ausbau des S-Bahn-Netzes

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

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

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

### Bereits umgesetzt

#### *Kürzere Intervalle für Wiens Süden:*

Seit September 2016 fährt die S-Bahn zwischen Liesing und Meidling im Zehn-Minuten-Takt. Damit verkehrt sie nicht wie bisher vier Mal, sondern sechs Mal pro Stunde zwischen den beiden südlichen Wiener Bezirken. Mit der Intervallverkürzung sollen noch mehr Menschen davon überzeugt werden, die Öffis im Süden Wiens zu benutzen.

#### *S-Bahn-Haltestelle Brünner Straße:*

In unmittelbarer Nähe zum im Bau befindlichen Krankenhaus Nord wurde die neue S-Bahn-Haltestelle Wien Brünner Straße eröffnet. Diese ermöglicht den Fahrgästen einen direkten, barrierefreien Zugang zum neuen Krankenhaus. Von der neuen barrierefreien Haltestelle erreicht man den Praterstern in 10 Minuten oder Wien Mitte in 15 Minuten.

#### *Verdichtete Intervalle der S3:*

Seit Dezember 2016 sind auf der Linie S3 mehr Züge unterwegs. Im Abschnitt Wien Floridsdorf bis Stockerau verkehren die Züge an Werktagen zur Hauptverkehrszeit im 15-Minuten-Takt. Bis Korneuburg halten die Züge in allen Zwischenstationen. Auch in der Nebenverkehrszeit fahren die Züge in dichteren Intervallen und halten in allen Stationen.

#### *S7 Achse Flughafen-Wien:*

Ab 4. September 2017 wird die S7 von zwei auf bis zu vier Züge pro Stunde und Richtung zwischen Wolfsthal über Flughafen Wien bis Floridsdorf verdichtet. Dadurch werden zu besonders nachgefragten Zeiten zusätzliche Sitzplätze für bis zu 800 Fahrgäste pro Stunde und Richtung geschaffen. Hier sollen ausschließlich die neuen barrierefreien Cityjet-Züge zum Einsatz kommen.

*S40 Franz-Josefs-Bahn:*

Für den Abschnitt Franz-Josefs-Bahnhof über Klosterneuburg nach Kritzensdorf sollen zu den morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeiten zusätzliche S-Bahn-Sprinterzüge verkehren. Sie werden möglicherweise bis St. Andrä-Wördern verlängert. Damit könnte dieser am stärksten nachgefragte Abschnitt der Franz-Josefs-Bahn entlastet werden.

Zusätzlich sollen im Abschnitt Franz-Josefs-Bahnhof über Tulln zum Regionalbahnhof Tullnerfeld auf der Linie S40 Taktlücken geschlossen und die Kapazität erweitert werden.

*S60 Ostbahn:*

Im Abschnitt Wien Hauptbahnhof und Bruck an der Leitha sollen im schnellen Nahverkehr täglich zusätzliche REX-Züge verkehren. Teilweise werden die Nahverkehrszüge bis Neusiedl am See oder Bratislava-Petrzalka verlängert. Damit könnten zu Hauptverkehrszeiten im Abschnitt Bruck an der Leitha nach Wien Hauptbahnhof pro Stunde bis zu 500 zusätzliche Sitzplätze angeboten werden.

In Planung:

*Verbindungsbahn:*

Auf der durch den 12., 13. und 14. Bezirk verlaufenden Strecke zwischen Meidling und Hütteldorf werden die drei neuen Haltestellen Stranzenbergbrücke, Speising und Hietzinger Hauptstraße errichtet. Eingleisige Abschnitte werden auf zwei Gleise erweitert.

Abhängig von den Genehmigungsverfahren starten die Vorarbeiten etwa im Jahr 2020, die Fertigstellung erfolgt voraussichtlich im Jahr 2025.

Dadurch entsteht eine neue Schnellbahnverbindung quer durch die Stadt von West nach Ost, von Hütteldorf über Meidling über Wien Hauptbahnhof und Simmering nach Stadlau in die Donaustadt. Auch der Westen Wiens wird besser an den Wiener Hauptbahnhof und den Flughafen Wien angebunden.

*Marchegger Ast:*

Der Marchegger Ast im 22. Bezirk verbindet Wien über Marchegg mit Bratislava und erschließt dabei auch das neue Stadtentwicklungsgebiet Aspern Die Seestadt Wiens. Der eingleisige Abschnitt Stadlau-Aspern wird auf zwei Gleise ausgebaut und elektrifiziert.

Für den stark wachsenden Bezirk werden die zwei neuen Haltestellen Hirschstetten und Aspern Nord errichtet. Die beiden Eisenbahnkreuzungen Contiweg und Hirschstettnerstraße werden aufgelöst und durch Straßenunterführungen ersetzt. Die Bauarbeiten sind voraussichtlich im Jahr 2023 fertig.

## 11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

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

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

## 12. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN

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

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



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

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

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

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

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

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

## 15. BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN

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

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

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

*„die Aktionspläne*

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

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

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

## 16. ZUSAMMENFASSUNG FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG

### 16.1 Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 12

Name des Lärmaktionsplans	Magistrat der Stadt Wien – Straßenbahn- und U-Bahnstrecken in der Ballungsraumgemeinde Wien
Gesamtkosten (in Euro)	55.000,-
Beschlussdatum des Lärmaktionsplans	24.05.2016
Enddatum des Lärmaktionsplans	31.12.2017
Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Lärmaktionsplans	Tag: 70dB Nacht: 60 dB
Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans	<ul style="list-style-type: none"> <li>- März 2018: Workshops mit den Bezirksvorstehungen</li> <li>- April 2018: Workshop mit den relevanten Magistratsdienststellen</li> </ul> <p>Dabei konnten zahlreiche Ideen aus verschiedensten Disziplinen zum Thema Lärmschutz erarbeitet werden. Von Seiten der MA 22 wurden diese einer Bewertung unterzogen und in den weiteren Planungsprozess aufgenommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Herbst 2018: vertiefende Gespräche mit VertreterInnen der Fachdienststellen und Stakeholder geführt um in Hinblick auf die Veränderungen durch die Cnossos-Richtlinie vorbereitende Maßnahmen zu Datenerhebung, Modellierung, etc. zu leisten.</li> <li>- Herbst 2018: Öffentlichkeits-Veranstaltung „Lärmaktionsplan 2018 – 2023 für Wien – Handlungsfelder und Perspektiven“ in Kooperation zwischen der MA 22 und der Arbeiterkammer Wien.</li> </ul>

<p>Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz ruhiger Gebiete, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Errichtung von Lärmschutzwänden:</li><li>- Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämm-lüftern:</li><li>- Ausweitung des Öffentlichen Netzes</li><li>- Erhalt von ruhigen Gebieten</li><li>- Technischer Lärmschutz an Haupttrouten</li></ul>
<p>Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen</p>	<p>Der grundlegende Maßnahmenkatalog zum Lärmschutz leitet sich aus dem Stadtentwicklungsplan 2025 und den darin vorgesehenen Handlungskonzepten ab:</p> <p><a href="https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/">https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/</a></p>