

UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2013

TEIL 12

Wien Straßenbahnstrecken



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 Betroffenauswertung

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	5
2.	FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE	5
3.	GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN	5
4.	ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN	5
5.	ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND	5
6.	ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN	6
7.	DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	6
8.	BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG	7
9.	MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG	11
10.	ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN.....	12
11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM	13
12.	VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN	15
13.	GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPLANS	16
14.	SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN	16
15.	BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN	16
16.	ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPLANS FÜR DIE EU- BERICHTERSTATTUNG.....	17

EINLEITUNG

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

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

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

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

Diese Teil-Aktionspläne liefern die Grundlage für weitere Detailplanungen. 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 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

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), Gleisverkehrszahlen der Wiener Linien (Stand 2011), 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.

- ZMR-Daten: **1. 3. 2010**
- 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, können dem „Allgemeinen Teil - Zusammenfassende Betroffenauswertung“ des Aktionsplans entnommen werden. Die Werte sind dort für den Ballungsraum

Wien und außerhalb des Ballungsraumes Wien getrennt nach Bundesländern angegeben. Bei der Angabe der Personen, Wohnungen etc. je Auswertungsgebiet erfolgt keine Unterscheidung nach zuständigen Behörden.

6. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

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.

Im Vergleich mit den Konfliktplänen aus dem Jahr 2007 haben sich keine wesentlichen Änderungen der Lärmsituation ergeben.

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.

Information der Öffentlichkeit (§ 12 Wiener Umgebungslärmschutzgesetz)

Beschreibung der Stellungnahme Möglichkeit durch die Öffentlichkeit:

Datum der Veröffentlichung des Teilaktionsplanentwurfes auf 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.

In der Zeit der Öffentlichen Auflage wurden keine Stellungnahmen abgegeben.

Weitere Anmerkungen von Seiten der Wiener Linien wurden in die gegenständliche Fassung eingearbeitet.

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, Verkehrsunternehmen, NGOs (MA18, MA28, MA46, MA 48, Wiener Linien) Die Inhalte aus den Planungs- und Koordinationsgesprächen sind im Lärmaktionsplan in den entsprechenden Kapiteln beschrieben.
- Sept-Nov 2012: Sondierungsgespräche mit allen 23 Bezirksvorstehungen Wiens (BezirksvorsteherInnen, teilweise Vorsitzende von Fachkommissionen) in Form von leitfadengestützten strukturierten Interviews zu den Themen Sanierungserfolge der vergangenen Jahre, aktuelle Lärmprobleme aus Sicht der Bezirke und der Bezirksbevölkerung.

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.

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, Masterplan Verkehr, 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.

Bestehende Maßnahmen:

Art der Maßnahme	Strecke, Bereich	Länge
Lärmschutzwand	U1	ca. 10.000 m
Lärmschutzwand	U3	875 m
Lärmschutzwand	U2	ca. 15.000 m
Lärmschutzwand	U6	12.689 m
Schotterrasengleis	3. Bezirk	1.492 m
Schotterrasengleis	4. Bezirk	460 m
Schotterrasengleis	11. Bezirk	894 m
Schotterrasengleis	21. Bezirk	1.800 m
Rasensteine	1. Bezirk	268 m
Rasengleis	13. Bezirk	1.618 m
Lochplatten	11. Bezirk	304 m
Schallabsorberplatten	U6	6.560 m

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. Zudem befinden sich derzeit 157 solarbetriebene Schmieranlagen im Straßenbahnbereich. Es werden auch Rillenreiniger und Weichenspritzwagen eingesetzt, um Verschmutzungen, welche Erschütterungen erzeugen können, aus der Rille zu entfernen.

Geplante Maßnahmen:

Art der Maßnahme	Strecke, Bereich	Länge
Lärmschutzwand	U2	ca. 10.000 m

Geplante Maßnahmen im Straßenbahnbau:

Querschwellenoberbau: laufend Tausch der Holzschwellen auf beschlote Spannbetonschwellen

Neubaustrecken: Planung nach SchIV und nach ÖNORM 9012 unter Einhaltung der Grenzwerte

Hochschallgedämmter Oberbau: Einsatz von elastischen Elementen im Oberbau, um eventuell auftretende Erschütterungen insb. an Weichenanlagen bereits an der Quelle zu eliminieren.

Im Sommer 2013 wird in der Währinger Straße der Straßenbahnstreckenabschnitt zwischen Sensengasse und Schottentor revitalisiert. Es werden im Rahmen der Bauarbeiten auf einer Länge von über 2,8 km die Schienen erneuert, der Untergrund verbessert sowie zahlreiche Betonplatten getauscht.

Geplante und durchgeführte Maßnahmen im U-Bahn-Bau:

Fast lautlos ist die U-Bahn übrigens auf den 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.

Freistrecken: Schotterbau mit besohnten Spannbetonschwellen
Seitliche und mittige Schallschutzwände (siehe Aufstellung)
Stammstrecken – ohne Schallschutzwände

Tunnelstrecken: Im Rahmen der U1 Modernisierung im Sommer 2012 konnte durch die Erneuerung der elastischen Elemente des Masse-Feder-Systems eine Verbesserung der Erschütterungsübertragung aus dem Gleiskörper von bis zu 50% erzielt werden.

Neubau Tunnelstrecke: köperschallgedämmter Oberbau (Masse – Feder-System)

Linie U6: zusätzlich Schallabsorber zwischen den Gleisen

Stammstrecken: im Schotteroberbau Tausch auf besohnten Spannbetonschwellen

Bei künftigen Projekten gehört Lärmschutz von vornherein dazu. So fand etwa bei der derzeit im Bau befindlichen Verlängerung der U-Bahn-Linie U2 Richtung Aspern eine umfassende Überprüfung der Umweltauswirkungen im Rahmen einer UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung) statt.

Lärmschutzmaßnahmen an Fahrzeugen

Gemäß der Studie „Leben und Lebensqualität in Wien“ leiden rund neun Prozent der Bevölkerung unter dem Lärm, der von Zügen und Waggons entlang der Schienenstrecken stammt. Bei dieser Art von Lärm entstehen die Geräusche bei der

Berührung des Rads mit der Schiene und sind von Achsdruck, von der Fahrgeschwindigkeit, von den Fahrbetriebsmitteln und vom Zustand der Gleise abhängig. Österreich hat als erstes europäisches Land bereits 1993 Geräuschvorschriften für Schienenfahrzeuge erlassen.

Seither regelt die „Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung“ 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.

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 hochschalldämmten Oberbau verlegt.

ULF – (UltraLowFloor) Umweltfreundliche High Tech Straßenbahn

Mehr Komfort und neueste Umwelttechnik, das sind nur zwei der Vorteile einer modernen Straßenbahngeneration. Neu entwickelte computergesteuerte Einzelradaufhängungen ermöglichen, dass der Einstieg nur knappe 20 Zentimeter über der Straßenfläche liegt.

Bei Stationen mit Haltestellen-Inseln oder vorgezogenen Gehsteigen müssen die Fahrgäste beim Einsteigen somit nicht einmal mehr eine einzige Stufe überwinden. Dies ist besonders für ältere Personen, Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer und Personen mit Kinderwagen von entscheidender Bedeutung.

Da die Straßenbahn ohne Achse zwischen den Rädern auskommt, gibt es auch im Inneren kein einziges Hindernis und kein "Rauf- oder Runtersteigen". Moderne Fahrzeuge machen auch energiesparendes Fahren möglich, da es keine Verluste durch Anfahrwiderstände gibt und darüber hinaus über die Möglichkeit verfügen, Energie ins Netz zurückzuspeisen.

Derzeit sind etwa 250 Stück der neuen ULF-Generation in Betrieb, welche mit Ausnahme der Linie 30 mittlerweile auf allen Straßenbahnlinien verkehren. Der ULF wird in den nächsten Jahren auf den Straßenbahnlinien zunehmend flächendeckend so eingesetzt, dass zirka jeder zweite bis dritte Zug ein Niederflurfahrzeug ist.

bestehende LS-Maßnahmen an Straßenbahnen

Nachrüstung der Drehgestellverkleidung an den Garnituren E2 + C5 zwischen 1988 – 1997 → Verbesserung rund 3 dB. Seit 1988 Ausrüstung der neueren Garnituren (neuere E2 + C5) mit tiefer gezogenen Schürzen + Wagenkasten Drehgestell schallabsorbierend 50 Stück → Verbesserung rund 6 dB.

geplante LS-Maßnahmen an Straßenbahnen

- Bis 2010 Austausch der lautesten Fahrzeuge E1 + C3 gegen ULF's,
→ Verbesserung um rund 8 dB
- Bis 2017 Austausch der letzten Fahrzeuge E1 + C3 gegen ULF's,
→ Verbesserung um rund 8 dB
- Bis 2026 Austausch von ca. 120 Stk. E2 + C5 der alten Serie,
→ Verbesserung um rund 5 dB

Aufgewendete bzw. aufzuwendende Mittel:

für 2008 für 20 Stk. ULF A á 2,2 Mill.	€ 44 Mill.
bis 2013 für 3 Stk. ULF B á 3,4 Mill.	€ 10,2 Mill.
bis 2014 für 80 Stk. ULF A á 2,6 Mill.	€ 208 Mill.
bis 2014 für 70 Stk. ULF B á 2,8 Mill.	€ 196 Mill.
Bis 2015 für 40 Stk. ULF A á 2,6 Mill.	€ 104 Mill.

LS-Maßnahmen auf der U6:

Austausch der alten E6 (48), c6 (46) gegen 46 T-Wagen. Reiner T-Wagenbetrieb seit 01.01.2009.

T-Wagen sind (bei 60 km/h) um rund 4 dB leiser als E6, c6 Wagentypen.

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 in Kapitel 8 dargestellten Maßnahmen wie 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.

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

Stadt- und Regionalentwicklungsstrategie Wien

Ein Ziel der Stadt- und Regionalentwicklungsstrategie Wiens ist gemäß dem Projekt STEP 2005 der Ausbau der grenzüberschreitenden und regionalen Verkehrsbeziehungen und 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.

Dies bedeutet, dass das bestehende Infrastrukturnetz in und um Wien in diesem neuen regionalen Kontext ausgerichtet und 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 U-Bahnbau befindet sich derzeit in der 4. Ausbauphase. Die U2-Verlängerung in die Seestadt ist in Fertigstellung. Die U1-Süd-Verlängerung nach Oberlaa ist im Bau.

Stadtverkehr in Wien

Innerstädtisch ist die U-Bahn das mit Abstand beliebteste und – bei der Fahrgastentwicklung – erfolgreichste Verkehrsmittel. Derzeit umfasst das Wiener U-Bahn-Netz rund 75 km und 101 Stationen.

Folgende Netzerweiterungen sind dzt. im Bau: Verlängerung der U2 in die Seestadt (Inbetriebnahme Herbst 2013) und U1 nach Oberlaa (voraussichtliche Inbetriebnahme Herbst 2017)

Das U-Bahn-Netz muss aber auch mit einem attraktiven, flächenerschließenden öffentlichen Verkehrsmittel kombiniert werden, dessen Angebot sowohl in infrastruktureller Hinsicht (d.h. Linienverlängerungen zur Beseitigung von Netz- und Erschließungsmängeln) als auch in betrieblicher Hinsicht (d.h. Erhöhung der Reisegeschwindigkeit, Einsatz zeitgemäßer Betriebsmittel – Ultra Low Floor/ULF6) den Bedürfnissen der Fahrgäste entspricht. Dieser Ausbau erfolgt unter besonderer Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Personen.

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.

Erfolgsmaßstäbe und Erfolgskontrolle (mit Bezug auf Schienenverkehr)

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.

Handlungsschwerpunkte	prioritäre Maßnahmen
S-Bahn plus	<ul style="list-style-type: none">• Attraktivierung Stammstrecke, S80, S45 bis Ostbahnbrücke, Verdichtung bis Süßenbrunn• Verknüpfung Donauländebahn - Ostbahn• Bahnhofsoffensive: Bahnhof Wien - Europa Mitte, Wien Mitte, Hütteldorf, Heiligenstadt• Neue Stationen: Unterdöbling (S45), Gudrunstraße (S80), Leberstraße (S7/S80), A.-Blamauer-Gasse (Stammstrecke)• Ausbau Park & Ride Heiligenstadt, Kaiser Ebersdorf
U-Bahn Impulse für die Stadtentwicklung	U2-Nord (Verlängerung in die Seestadt Herbst 2013) U1-Süd (Verl. Oberlaa–voraussichtlich Herbst 2017)

Schnelle ÖV-Tangenten	Linie 25 – Floridsdorf (U6, S-Bahn) – Kagran (U1) – Donauspital (U2) – Aspern (Inbetriebn. Ende 2012) Linie 26 – Strebersdorf – Floridsdorf (U6, S-Bahn) – Kagraner Platz (U1) – Hausfeldstraße (U2, ÖBB) (Inbetriebnahme Herbst 2013)
Halt nur bei Haltestellen	Bevorrangung und Beschleunigung des ÖV auf Linienlänge
Logistik-Kompetenz	<ul style="list-style-type: none"> • Güterterminals Wien-Inzersdorf, Wien-Freudenau • "Ladezonenmanagement": z.B. gebündelte Lieferzeiten in Einkaufsstraßen
Schienen und Straßen für Europa	Bahnhof Wien, Pottendorfer Linie, HL-Strecke Wien - St. Pölten, Verbindung Donauuferbahn - Donauländebahn (Winterhafenbrücke), A23 Ausbau Knoten Landstraße bis Knoten Prater, A22 + B3 bis Brünner Straße, A23 Ast Simmering + B225, Verlängerung A23 + B3d, Spange Seyring, B221 von B230 bis A23, B229 4-streifig von A22 bis B8, B1 Karlsplatz und Schloss Schönbrunn

Finanzierung (mit Bezug auf Schienenverkehrsprojekte)

Die Finanzierung der Investitionsvorhaben geschieht auf unterschiedliche Art und Weise:

- Für die Mittel der Bahninfrastruktur ist der Bund zuständig.
- Der Betrieb des S-Bahn- Leistungsangebotes fällt gemäß dem Öffentlichen Regional- und Nahverkehrsgesetz 1999 ebenfalls in die Zuständigkeit des Bundes - und zwar auf dem Niveau des Fahrplanjahres 1999/2000.
- Die Finanzierung der vierten ÖV-Ausbauphase soll für die U-Bahn gemäß dem "Wiener Vertrag" auch weiterhin zu je 50 % von Bund und Land erfolgen.
- Der Ausbau der Straßenbahn ist Sache der Stadt Wien.
- 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.

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-) AKTIONSPLANES

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.

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 seriöserweise 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

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 12B - Aktionsplanung Wien Straßenbahnstrecken - bezieht sich auf die Straßenbahnstrecken des gesamten Landesgebietes von Wien, als Teil des Ballungsraumes Wien.

Bereits im Vorfeld der Erstellung des Lärmaktionsplanes haben Konsultationen aller 23 BezirksvertreterInnen stattgefunden, um wichtige Lärmthemen vorab aufnehmen zu können. Weiters hat eine von der MA 22 und der Arbeiterkammer organisierte Informationsveranstaltung für eine qualifizierte 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 im Lärmaktionsplan 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.

Unterschiedliche Maßnahmen tragen dazu bei, die Lärmsituation in Wien laufend zu verbessern. Neben Lärmschutzwänden im U-Bahn Bereich kommen Schotterrasengleise und Rasensteine bzw. Rasengleise im Bereich der Straßenbahn zum Einsatz. Zudem werden bei Straßenbahnen in Weichenbereichen und bei kritischen Rahmenbedingungen verbesserte Lärmschutzwerte durch den Einsatz von Masse-Feder Systemen erreicht.

Neben der Befahrung des gesamten Streckennetzes mit Schmierfahrzeugen sowie dem Einsatz von Rillenreinigern und Weichenspritzwagen sind derzeit 157 solarbetriebenen Schmieranlagen im Straßenbahnbereich im Einsatz. Im Querschwellenoberbau sind der laufende Tausch der Holzschwellen auf beschlehte Spannbetonschwellen sowie der Einsatz von elastischen Elementen im Oberbau geplant.

Durch den Einsatz von modernem Wagenmaterial und den laufenden Austausch der lauterer Fahrzeuge gegen moderne Ultra Low Floor (ULF) Garnituren wird die Lärmbelastung weiter gesenkt werden.

16.2 GEPLANTE LÄRMSCHUTZPROGRAMME – LÄRMAKTIONSPLAN

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