

UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2008

TEIL B12

Aktionsplanung Wien Straßenbahnstrecken

im Zuständigkeitsbereich des
Amtes der Wiener Landesregierung



Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich

Dokumentstruktur

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

In den Dokumenten der Teile A und C sind allgemeine bzw. ganz Österreich betreffende Informationen enthalten.

In den Dokumenten des Teils B erfolgt die Darstellung der Aktionsplanung, unterschieden nach der jeweils zuständigen Behörde.

Allgemeine Informationen

Teil A1 – Einleitung und Grundlagen

Teil A2 – Zusammenfassende Darstellung der Daten

Straßenverkehr

Teil B1 – Aktionsplanung BMVIT (A&S - Autobahnen und Schnellstraßen)

Teil B2 – Aktionsplanung Burgenland (Straßen außer A&S)

Teil B3 – Aktionsplanung Kärnten (Straßen außer A&S)

Teil B4 – Aktionsplanung Niederösterreich (Straßen außer A&S)

Teil B5 – Aktionsplanung Oberösterreich (Straßen außer A&S)

Teil B6 – Aktionsplanung Salzburg (Straßen außer A&S)

Teil B7 – Aktionsplanung Steiermark (Straßen außer A&S)

Teil B8 – Aktionsplanung Tirol (Straßen außer A&S)

Teil B9 – Aktionsplanung Vorarlberg (Straßen außer A&S)

Teil B10 – Aktionsplanung Wien (Straßen außer A&S)

Schienenverkehr

Teil B11 – Aktionsplanung BMVIT (Schienenstrecken)

Teil B12 – Aktionsplanung Wien (Straßenbahnstrecken)

Flugverkehr

Teil B13 – Aktionsplanung BMVIT (Flugverkehr)

IPPC-Anlagen im Ballungsraum Wien

Teil B14 – Aktionsplanung BMWA (IPPC-Anlagen)

Teil B15 – Aktionsplanung BMLFUW (IPPC-Anlagen)

INHALTSVERZEICHNIS

0.	EINLEITUNG.....	4
1.	PLANUNGS­GEBIET.....	5
2.	FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE	5
3.	GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN.....	5
4.	ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTE 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
8.1	Lärmschutz bei U-Bahn und Strassenbahn	7
8.1.1	Bestehende Maßnahmen.....	7
8.1.2	Geplante Maßnahmen	7
8.1.3	geplante Maßnahmen im Straßenbahnbau	7
8.1.4	geplante Maßnahmen im U-Bahn-Bau	8
8.1.5	Lärmschutzmaßnahmen an Fahrzeugen.....	8
8.2	Dienstleistungen der Stadt Wien betreffend Lärmschutz.....	10
8.2.1	Service und Broschüren zum Themenbereich "Lärm"	10
8.2.2	Kooperative Verfahren zur Lärmsanierung	10
9.	MASSNAHMEN DER AKTIONSPANUNG	11
10.	ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN	11
10.1	Stadt- und Regionalentwicklungsstrategie	11
10.2	Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs	12
11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM.....	13
11.1	Masterplan Verkehr Wien	13
12.	VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN	15
13.	GEPLANTE BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES (TEIL-) AKTIONSPANS.....	16
14.	SCHÄTZUNG DER DURCH DIE JEWEILS KONKRET VORGESEHENEN MASSNAHMEN VORAUSSICHTLICH ERZIELTE REDUKTION DER ANZAHL DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN.....	16
15.	BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN	16
16.	KURZE ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPANS.....	17

0. 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 Parlaments 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.umgebungslaerm.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. PLANUNGSGBIET

- Straßenbahnen im Gemeindegebiet Wien (Teil des Ballungsraumes Wien).

2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

- Landeshauptmann der Stadt Wien

3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

- Bundes-Umgebungsärmschutzverordnung (BGBl. II 144/2006)
- Wiener Umgebungsärmschutzgesetz (LGBl. Nr. 19/2006)
- Wiener Umgebungsärmschutzverordnung (LGBl. Nr. 26/2006)
- Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV (BGBl. Nr. 415/1993)

	Tag-Abend-Nacht-Lärminde	Nacht-Lärminde
Schienenverkehrslärm	70 dB	60 dB

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

Die strategischen Umgebungsärmkarten und die auf diesen basierenden Konfliktkarten wurden auf Basis der digitalen Stadtkarte der MA 41 (Stand September 2006) und der Verkehrsdaten der MA 18 (Stand 2006) sowie der Personendaten des Zentralsmelderegisters (Stichtag 1. Sept. 2007) erstellt.

Die Erstellung der strategischen Umgebungsärmkarten erfolgte mit dem Schallausbreitungsprogramm CADNA/A der Fa. Datakustik GmbH in der Version 3.7.

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

Die Angabe der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungsärm ausgesetzt sind, können dem Teil A2 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

Wien setzt alles daran, um die Lärmbelastung für die Bevölkerung weiterhin 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.

Der Stadt Wien ist es ein Anliegen durch unterschiedliche Maßnahmen und die Zusammenarbeit bei Projekten die Lärmsituation im Straßenverkehr, aber auch generell in der Stadt, laufend zu verbessern.

Die Konfliktpläne weisen für die Straßenbahn lediglich im Bereich der Kreuzung Währinger Straße/Nußdorfer Straße-Spitalgasse eine geringfügige Überschreitung der Schwellenwerte aus.

Diese ist aber in der Berechnungsmethode begründet, da auch im Haltestellen- und Kreuzungsbereich mit konstanter Streckengeschwindigkeit berechnet wird, tatsächlich aber auf Grund der geringeren Geschwindigkeiten geringere Immissionen auftreten, so dass auch in diesem Bereich die Schwellenwerte durch die tatsächlichen Immissionen nicht überschritten sind.

Im Bereich der U-Bahn ist eine Überschreitung nur im Bereich der Linie U6 am Marihilfer Gürtel im Bereich Maria von Siege gegeben. In diesem Bereich ist die Belastung durch Straßenverkehrslärm jedoch überwiegend, so dass durch die dort zu setzenden Maßnahmen auch ein ausreichender Schutz für die U-Bahn gegeben ist.

7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Die Veröffentlichung der strategischen Lärmkarten für Straßenbahnstrecken im Ballungsraum Wien fand unter www.umgebungslaerm.at am 27. Jänner 2009 statt. Die Veröffentlichung des Entwurfes des Teilaktionsplanes erfolgte am 9. Februar 2009 und wurde im Amtsblatt der Stadt Wien und im Kurier bekannt gemacht.

Das Enddatum der 6-wöchigen Stellungnahmefrist für die Öffentlichkeit war der 23. März 2009. Zum Entwurf des Teilaktionsplanes für Straßenbahnstrecken in Wien sind keine Stellungnahmen eingegangen.

8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

Großstadt und Lärm sind untrennbar miteinander verbunden. Wien setzt alles daran, um die Lärmbelastung für die Bevölkerung möglichst gering zu halten. Optimaler Lärmschutz bei U-Bahn und Straßenbahn spielen dabei eine wesentliche Rolle.

8.1 LÄRMSCHUTZ BEI U-BAHN UND STRASSENBAHN

8.1.1 Bestehende Maßnahmen

Art der Maßnahme	Strecke, Bereich	Länge
Lärmschutzwand	U1	5.773 m
Lärmschutzwand	U3	875 m
Lärmschutzwand	U2	5.574 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

8.1.2 Geplante Maßnahmen

Art der Maßnahme	Strecke, Bereich	Länge
Lärmschutzwand	U2	13.707 m

8.1.3 geplante Maßnahmen im Straßenbahnbau

Rasengleise:	Verbesserung zirka 2 dB gegenüber Großflächenplatten
Querschwellenoberbau:	laufend Tausch der Holzschwellen auf beschlote Spannbetonschwellen
Neubaustrecken:	Planung nach SchIV unter Einhaltung der Grenzwerte

8.1.4 geplante Maßnahmen im U-Bahn-Bau

Die unterirdischen Streckenbereiche der Wiener U-Bahnen sind durchwegs mit einem hochschallgedämmten Oberbausystem ausgestattet. Mit einem schalltechnisch optimierten Tunnel und dem schotterlosen Oberbausystem (leichtes Masse – Feder – System) wird gewährleistet, dass in der an den U-Bahntunnel angrenzenden Bebauungen die normgemäßen Richtwerte für guten Schall- und Erschütterungsschutz bei weitem eingehalten werden.

Die Stationen der U-Bahn werden ebenfalls schalltechnisch optimiert, so dass die wartenden Fahrgäste nicht durch die ein- und ausfahrenden U-Bahnzüge belästigt werden. Die Hochstrecken der U-Bahnen sind mit seitlichen und mittleren Schallschutzwänden ausgestattet – die Einhaltung der SCHIV wird immer nachgewiesen.

Die regelmäßige Wartung der Gleisanlagen - Vermeidung von Riffelbildung durch Schienenschleifen - sowie die Anordnung von Schienenschmieranlagen in engeren Gleisbögen tragen ebenfalls zur Lärmreduzierung bei.

<u>Freistrecken:</u>	Schotterbau mit besohnten Spannbetonschwellen Seitliche und mittige Schallschutzwände (siehe Aufstellung)
<u>Tunnelstrecken:</u>	köperschallgedämmter Oberbau (Masse-Federsystem) beim Neubau von Tunnelstrecken
<u>Linie U6:</u>	zusätzlich Schallabsorber zwischen den Gleisen (siehe Aufstellung)
<u>Stammstrecken:</u>	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.

8.1.5 Lärmschutzmaßnahmen an Fahrzeugen

Beim Schienenverkehr entstehen die Geräusche bei der Berührung des Rades mit der Schiene und sind vom Achsdruck, von der Fahrgeschwindigkeit, von den Fahrtriebmitteln und vom Zustand der Gleise abhängig. Österreich hat als erstes europäisches Land bereits 1993 Geräuschvorschriften für Schienenfahrzeuge erlassen.

Seither regelt die Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (SchLV) die Geräuschemissionen der Fahrzeuge nach außen (AnrainerInnen) und nach innen (Reisende). Die SchLV 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.

ULF - Umweltfreundliche High Tech Straßenbahn

Mehr Komfort und neueste Umwelttechnik, das sind nur zwei der Vorteile der neuen Straßenbahngeneration ULF (**U**ltra**L**ow**F**loor). Eine neu entwickelte computer-gesteuerte Einzelradaufhängung ermöglicht, dass der Einstieg nur knappe 18 Zentimeter über der Straßenfläche liegt.

Bei Stationen mit Haltestellen-Inseln oder vorgezogenen Gehsteigen müssen die Fahrgäste beim Einsteigen nicht einmal mehr eine einzige Stufe überwinden. Dies ist besonders für ältere Personen, RollstuhlfahrerInnen 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". ULF macht auch energiesparendes Fahren möglich, da es keine Verluste durch Anfahrwiderstände gibt. Darüber hinaus verfügt ULF über die Möglichkeit, Energie ins Netz zurückzuspeisen.

Bis 2012 werden 150 Stück der neuen ULF-Generation in Betrieb sein. Derzeit verkehren ULF-Wagen auf den Linien: J, O, 1, 2, 5, 6, 26, 31, 43, 44, 46, 52, 58, 60, 62, 65, 67 und 71.

Der ULF wird in den nächsten Jahren auf den Straßenbahnlinien 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 2014 Austausch von zirka 80 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 2014 für 80 Stk. ULF A á 2,2 Mill.	€ 176 Mill.
bis 2014 für 70 Stk. ULF B á 2,8 Mill.	€ 196 Mill.

Umstellung U6 auf T-Wagen:

Aufgewendete bzw. aufzuwendende Mittel:

bis 2008 für 20 Stk. T-Wagen	€ 52 Mill.
------------------------------	------------

gesamt bis 2010 für 46 Stk. T-Wagen

€ 120 Mill.

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

8.2 DIENSTLEISTUNGEN DER STADT WIEN BETREFFEND LÄRMSCHUTZ

Der Stadt Wien ist es ein Anliegen durch unterschiedliche Maßnahmen und die Zusammenarbeit bei Projekten die Lärmsituation im Straßenverkehr, aber auch generell in der Stadt, laufend zu verbessern. Dazu zählen folgende Maßnahmen:

- Kontinuierlicher Ausbau des Wiener U-Bahn-Netzes.
- Sachverständigentätigkeit der Wiener Umweltschutzabteilung – MA 22 bei lärmtechnischen Angelegenheiten in verschiedenen Verwaltungsverfahren (Gewerbe- und Bauverfahren, Veranstaltungswesen etc.).
- Die Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs mit moderner Beförderungsausstattung trägt dazu bei, gegenüber dem Pkw eine gute Alternative anzubieten.

8.2.1 Service und Broschüren zum Themenbereich "Lärm"

Unter anderem stehen folgende Broschüren auf der Internetseite <http://www.wien.gv.at/umweltschutz/download.html> zum Download zur Verfügung.

- Lärmfibel
- Lautstärkenbegrenzung von Musikanlagen
- Weniger Lärm in Haus und Wohnung
- CD "Alles gegen den Lärm"
- Wiener Umwelt - Vision, Leitlinien, Ziele
- Imagebroschüre der Wiener Umweltschutzabteilung - MA 22
- Wiener Umweltberichte

8.2.2 Kooperative Verfahren zur Lärmsanierung

Funktionsweise des kooperativen Verfahrens zur Lärmsanierung:

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

Kooperatives Verfahren zur Lärmsanierung nach Grundsätzen der Local Agenda 21:

- 1) Ein Sanierungskonzept wird gemeinsam mit allen Akteurinnen und Akteuren festgelegt. In Pilotprojekten werden exemplarisch Lösungen für unterschiedliche Lärmfälle erarbeitet, die über die Projektdauer hinaus anwendbar sein sollen.

- 2) Das Aushandeln von Konflikten zwischen Lärmverursachern und Lärmbelästigten (wie Nachbarschaftslärm, Lärm in Parks und bei Grünflächen, Gastgewerbelärm, Verkehrslärm) ist Teil des Verfahrens zur kooperativen Lärmsanierung. Pilotprojekt war das 1999 von der EU geförderte LIFE-Projekt SYLVIE.

Ziele des kooperativen Verfahrens zur Lärmsanierung:

- Expertengutachten beziehungsweise konventionelle Lärmsanierungsplanungen haben in der Regel wenig bewirkt. Die Gründe liegen in den Wirkungsmechanismen und physikalischen Gesetzmäßigkeiten, aber auch in der geringen Handlungsbereitschaft aller Akteurinnen und Akteure.
- Lärminderung: Für ein ausgewähltes Stadtgebiet in Wien soll eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung und der Lärmbelästigung erreicht werden.
- Unterstützung der Akteurinnen und Akteure, bestehende Handlungsspielräume zu erkennen und zu nutzen
- Aktives Handeln: Dies setzt sowohl eine umfassende Sichtweise zu Vor- und Nachteilen städtischen Zusammenlebens als auch einen innovativen methodischen Ansatz zur Projektabwicklung voraus.
- Initiieren und Begleiten von Kooperationen: Lärminderung in städtischen Wohngebieten erfordert weitreichende und systematische Zusammenarbeit, um die notwendigen Verhaltensänderungen und Maßnahmen zu erreichen.

Ähnlich wie beim Straßenlärm gibt es auch für Straßenbahn und U-Bahn einen Lärmkataster, nach dem die schalltechnischen Sanierungen im Bereich der WIENER LINIEN geplant und realisiert werden.

9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG

Da Schwellenwertüberschreitungen de facto nicht gegeben sind, sind hinsichtlich Straßen- und U-Bahnen keine über die laufenden Programme hinausgehenden Maßnahmen erforderlich.

10. ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN

10.1 STADT- UND REGIONALENTWICKLUNGSSTRATEGIE

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

Wien liegt am Kreuzungspunkt der großen europäischen Verkehrswege, der „Donauachse“ und der „Bernsteinstraße / Pontebbana“. Mit der Erweiterung der EU in Richtung Ost- u. 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.

Neben der bereits im Bau befindlichen dritten Ausbauphase der Wiener U-Bahn (U2 Aspernstraße) genießt derzeit die Verlängerung der U2 bis Flughafen Aspern Priorität. Sie ist Teil der vierten Ausbauphase, zu der auch die U1-Verlängerung nach Rothneusiedl zählt. In weiterer Folge ist eine Verlängerung der U2 bis Bahnhof Wien - Europa Mitte (Zeithorizont 2019) geplant.

Weiters ist vorgesehen, dass die stadtgrenzenübergreifenden schienengebundenen Projekte (z. B. Verlängerung der Straßenbahn nach Groß-Enzersdorf und Schwechat, Badner Bahn) mittelfristig umgesetzt werden.

10.2 ATTRAKTIVIERUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

Stadtverkehr in Wien

Innerstädtisch ist die U-Bahn das mit Abstand beliebteste und – bei der Fahrgastentwicklung – erfolgreichste Verkehrsmittel. Wenn die U-Bahn-Abschnitte der dritten Ausbauphase (U1 Nord, U2 Aspern) 2009 in Betrieb gehen, umfasst das Wiener U-Bahn-Netz rund 75 km und rund 100 Stationen.

Bei den folgenden Netzerweiterungen haben jene Streckenabschnitte Priorität, die ein ausreichendes Potenzial zur weiteren Stadtentwicklung erkennen lassen oder wesentlich zur Modal-Split-Verbesserung beitragen.

Das U-Bahn-Netz muss aber auch mit einem attraktiven, flächenerschließenden öffentlichen Verkehrsmittel kombiniert werden, dessen Angebot sowohl in infrastruktureller Hinsicht (d.h. Linienerweiterungen 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.

Programm „Mehr Wiener Linien“

Programmziel ist die Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs an den Wegen um 6 Prozentpunkte bis zum Jahr 2010.

Im Jahr 2006 hat der öffentliche Verkehr mit 35 % an allen Wegen erstmals das Auto als beliebtestes Nahverkehrsmittel abgelöst. So ist der Anteil der Wege, die mit dem ÖV zurückgelegt werden, seit 1993 kontinuierlich gewachsen. 6 % der BewohnerInnen Wiens entschieden sich seitdem sukzessive für den ÖV anstatt für das Auto.

Die Fahrgastzahlen haben sich von 1996 bis 2006 um 63,3 Millionen/Jahr erhöht. Im Jahr 2006 konnte mit 760 Mio. Fahrgästen ein neuer Fahrgastrekord erreicht werden. Zurückzuführen ist diese erfreuliche Entwicklung auf den rasanten Ausbau und die Attraktivierung des ÖV-Netzes in Wien.

11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

11.1 MASTERPLAN VERKEHR WIEN

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

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

Die Säulen einer nachhaltigen Entwicklung sind: soziale Gerechtigkeit, zukunftsbeständige Wirtschaftssysteme und die nachhaltige Nutzung der natürlichen Umwelt.

Daraus leiten sich folgende Hauptziele ab:

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

Im Masterplan Verkehr 2003 sind folgende Ziele für die Verkehrsmittelaufteilung der WienerInnen festgelegt:

- Verminderung des Motorisierten Individualverkehrs auf 25 % aller Wege
- Erhöhung des Radverkehrs möglichst rasch auf 8 %
- Steigerung des Öffentlichen Verkehrs von 34 % auf 40 % sowie
- im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr Änderung der Verkehrsmittelaufteilung zwischen Öffentlichem Verkehr und Motorisiertem Individualverkehr von 35 % zu 65 % auf 45 % zu 55 %

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.

Öffentlicher Verkehr

Die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) ist unterschiedlich zu bewerten, im dicht bebauten Stadtgebiet mit der Vorrangstellung des ÖV und entlang der U-Bahn-Achsen wird das Angebot laufend attraktiver.

Die Fahrgastzahlen steigen, der Anteil des Öffentlichen Verkehrs nimmt zu. Im Pendlerverkehr zwischen Wien und dem Umland dagegen stagnieren Angebot und Nachfrage. Nur 35 % der "Arbeitswege", die die Stadtgrenze queren, werden in öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Die heutigen Anforderungen erfordern eine optimale Vernetzung der Verkehrsmittel, der Aktivitäten einzelner Verkehrsträger sowie der einzelnen Angebote zu einer hohen Bedienungsqualität in der gesamten Stadtregion.

Im Bereich des Südostbahnhofs soll der neue Durchgangsbahnhof für den Fernverkehr und den Öffentlichen Personennahverkehr (Hauptbahnhof Wien - Europa Mitte) mit der zu modernisierenden U1-Station Südtiroler Platz attraktiv verbunden werden.

Die U-Bahn ist das mit Abstand beliebteste und - bei der Fahrgastentwicklung - **erfolgreichste innerstädtische Verkehrsmittel**. Bei den Linienverlängerungen und Netzerweiterungen haben jene Streckenabschnitte Priorität, die ein ausreichendes Potenzial zur weiteren Stadtentwicklung erkennen lassen oder wesentlich zur Modal-Split-Verbesserung, vor allem der Nicht-WienerInnen beitragen.

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich

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
U-Bahn Impulse für die Stadtentwicklung	Baubeginn U1-Süd, U2-Nord, U1-Station Südtiroler Platz
Schnelle ÖV-Tangenten	Linie 67 bis Monte Laa, Linie 16 Floridsdorf - Eßling/Groß Enzersdorf, Linie 26 Kagraner Platz - Aspern, Linie 6 (71) nach Schwechat, Linie 0 Wien Nord - Friedrich-Engels-Platz
Halt nur bei Haltestellen	Bevorrangung und Beschleunigung des ÖV auf Linienlänge
Logistik-Kompetenz	"Ladezonenmanagement": z. B. gebündelte Lieferzeiten in Einkaufsstraßen

Finanzierung (mit Bezug auf Schienenverkehrsprojekte)

Die Finanzierung der Investitionsvorhaben geschieht auf unterschiedliche Art und Weise:

- 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

Da Schwellenwertüberschreitungen de facto nicht gegeben sind, sind hinsichtlich Straßen- und U-Bahnen keine über die laufenden Programme hinausgehenden Maßnahmen und Finanzmittel erforderlich.

13. GEPLANTE BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES (TEIL-) AKTIONSPLANS

Da Schwellenwertüberschreitungen de facto nicht gegeben sind, sind hinsichtlich Straßen- und U-Bahnen keine Maßnahmen im Zuge der Aktionsplanung zu setzen und zu bewerten.

14. SCHÄTZUNG DER DURCH DIE JEWEILS KONKRET VORGESEHENEN MASSNAHMEN VORAUSSICHTLICH ERZIELTE REDUKTION DER ANZAHL DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN.

Da Schwellenwertüberschreitungen de facto nicht gegeben sind, sind hinsichtlich Straßen- und U-Bahnen keine Maßnahmen im Zuge der Aktionsplanung zu setzen und zu bewerten.

15. BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN

Die strategische Umweltprüfung (SUP) beschreibt und bewertet die Umweltauswirkungen von Plänen und Programmen. 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.

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 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.“*

Im Ballungsraum Wien wurden seit In-Kraft-Treten der SUP-Richtlinie hinsichtlich Straßenbahnstrecken keine Pläne bzw. Programme, die einer strategischen Umweltprüfung zu unterziehen wären, erlassen. Der Teil-Aktionsplan für den Ballungsraum Wien enthält daher für Straßenbahnstrecken 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.

16. KURZE ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPANS

Das Planungsgebiet umfasst alle Straßenbahnen im Gemeindegebiet Wien (Teil des Ballungsraumes Wien). Großstadt und Lärm sind untrennbar miteinander verbunden. Wien setzt 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. Optimaler Lärmschutz bei U-Bahn und Straßenbahn spielen dabei eine wesentliche Rolle. Die bereits realisierten bzw. die geplanten Lärmschutzmaßnahmen bei U-Bahnen und Straßenbahnen sind dem Punkt 8 zu entnehmen. Da Schwellenwertüberschreitungen de facto nicht gegeben sind, sind hinsichtlich Straßen- und U-Bahnen keine über die laufenden Programme hinausgehenden Maßnahmen im Zuge der Aktionsplanung zu setzen und zu bewerten.

Die Finanzierung der Investitionsvorhaben im Bereich der Straßenbahn in Wien geschieht auf unterschiedliche Art und Weise:

- 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 wird durch die Stadt Wien finanziert.

Es sind jedoch keine über die laufenden Lärmschutzprogramme hinausgehenden Finanzmittel erforderlich, da hinsichtlich Straßen- und U-Bahnen keine wesentlichen Schwellenwertüberschreitungen gegeben sind.

Durch Nachrüstung der Drehgestellverkleidung und Ausrüstung der neueren Straßenbahngarnituren mit tiefer gezogenen Schürzen sowie mit schallabsorbierenden Drehgestellen sind Verbesserungen bis zu 6 dB erreichbar. Weiters ist durch den Austausch von lauten Fahrzeugen gegen ULF's eine Verbesserung der Lärmsituation um bis zu 8 dB zu erwarten.