



**Stadt
Wien**

Umweltschutz

Aktionsplan Umgebungslärm 2024

Straßen außer A&S in der Ballungsraumgemeinde Wien

IMPRESSUM

Medieninhaberin und Herausgeberin:

Stadt Wien - Umweltschutz

Dresdner Straße 45

1200 Wien

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

Telefon: +43 1 4000 73440

Inhaltsverzeichnis

VORWORT	5
1) EINLEITUNG.....	6
2) PLANUNGSGEBIET	7
3) FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE STELLE.....	8
4) GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN.....	9
5) ZUSAMMENFASSUNG DER ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN ZUR MASSNAHMENPLANUNG	10
5.1 Eingesetzte Software	10
5.2 Landesstraßen	11
5.3 Modellberechnung	12
5.4 Betroffenauswertung	13
5.5 Lärmausbreitung.....	14
6) GESCHÄTZTE ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND.....	15
7) ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN	16
8) DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT.....	17
9) BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG	19
9.1 Subjektive Lärmbelastung	19
9.2 Schallschutzeinrichtungen	20
9.3 Hot Spot Analyse „So klingt Wien“	20
9.4 Teststrecke Heiligenstädter Straße	21
9.5. Ruhender Verkehr.....	21
9.6 Verkehrsberuhigte Zonen.....	23
9.7 Radwegoffensive	23
9.8 Begegnungszonen.....	24
9.9 Beschaffung von Fahrzeugen und Maschinen	24
9.10 Klimafahrplan der Stadt Wien.....	24
10) LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM	25

10.1 Lärmschutz in der Stadtplanung.....	25
11) VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN	26
12) GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPLANS.....	27
13) SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN	28
14) BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN.....	29
15) ZUSAMMENFASSUNG FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG	30

VORWORT

Die Verbesserung der Lebensqualität für die Wiener*innen ist bereits seit Jahrzehnten Thema der langfristig angelegten und zukunftsweisenden Strategien und Programme der Stadt Wien.

Zahlreiche Maßnahmen tragen zur nachhaltigen und zukunftsfitten Stadt bei und reduzieren die Lärmbelastung.

Neben 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 aktualisiert 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.

Ein Schwerpunkt war die Ausarbeitung des Handbuchs „So klingt Wien“ zur Hot Spot Analyse der Themenbereiche Ruhe, Grün, Kühle und soziale Faktoren. Denn kooperative Verfahren zur Lärmsanierung gemeinsam mit der Bevölkerung sind Teil des Lärmaktionsplanes. Diese erfolgreich eingesetzten Verfahren haben gezeigt: Kleine Maßnahmen haben oft große Wirkung!

In enger Abstimmung mit allen Bezirken werden die Weichen für eine langfristig angelegte Planung von weiteren Maßnahmen zur Lärmverminderung in Wien gelegt. Der Aktionsplan wird aber auch allen Bürger*innen zur Einsicht vorgelegt: Nur gemeinsam mit allen Gruppen, der Politik, den Expert*innen der Fachabteilungen, den Lärmverursacher*innen und den von Lärm Betroffenen können für Wien die bestmöglichen Maßnahmen umgesetzt werden.

Wien, 28.02.2024

1) EINLEITUNG

Ziel der Aktionspläne ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit, sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen und 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 Klimaministerium und Wirtschaftsministerium an einem Strang.

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

Diese Aktionspläne liefern die Grundlage für weitere Detailplanungen. Es werden dadurch jedoch keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

2) PLANUNGSGEBIET

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

3) FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE STELLE

Magistrat der Stadt Wien
MA 22 - Stadt Wien – Umweltschutz
Dresdner Straße 45
1200 Wien

4) GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (BGBl II 144/2006)

Wiener Umgebungslärmschutzgesetz (LGBl. Nr. 41/2019)

Wiener Umgebungslärmschutzverordnung (LGBl. Nr. 20/2022)

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

5) ZUSAMMENFASSUNG DER ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN ZUR MASSNAHMENPLANUNG

Das Bearbeitungsgebiet umfasst die Grenze der Stadt Wien mit einem Überstand von 2km. Die Fläche der Stadt Wien beträgt rund 415 km² und rund 644 km² die des gesamten Bearbeitungsgebiets inklusive eines Überstands.

Die Lärmquellen werden in der Stadt getrennt berechnet und anschließend ausgewertet.

Die Straßen setzen sich aus den Autobahnen und Schnellstraßen der ASFINAG AG und aus den Landesstraßen der Stadt Wien zusammen. Die Gesamtlängen inklusive Überstand außerhalb des Wiener Stadtgebiets betragen:

Landesstraßen: 3.197 km davon 2.336 km in Wien

Autobahnen und Schnellstraßen: 335 km davon 155 km in Wien

5.1 Eingesetzte Software

Schallberechnung:

Software: CadnaA Pro XL

Hersteller: DataKustik GmbH, Dornierstr. 4, 82205 Gilching, Version 2022 MR1 (build: 189.5221)

Nachbearbeitung, Auswertung, Export:

Software: QGIS

Hersteller: QGIS.org, 2022. QGIS Geographic Information System. QGIS Association. <http://www.qgis.org>

Version: Version 3.22.4

5.2 Landesstraßen

Das Verkehrsmodell wird für alle Straßen, welche der GIP Edgecategory R oder G (Sonstige Straßen und Gemeindestraßen) entsprechen, angepasst. Die Straßen mit Edgecategory B oder L (beides Landesstraßen) werden direkt aus dem Verkehrsmodell übernommen.

Für diese Straßen werden in Wien händische und automatische Zählungen durchgeführt. Als Folge dieser Zählungen werden diese gering befahrenen Straßen in Wien in Zonen aufgeteilt und mit den hochgerechneten Zählwerten aus den Verkehrszählungen belegt. Die Zählungen werden entsprechend ausgewertet und auf die Gemeindestraßen der jeweiligen Zone übertragen. Dabei wird zwischen allgemeinen Straßen, Sackgassen und Einbahnen unterschieden.

Für den Schwerverkehrsanteil PT (Tag), PE (Abend) und PN (Nacht) werden die von ITS Vienna Region zur Verfügung gestellten Verkehrszahlen anhand des, in der RVS 04.02.11 angegebenen Schwerverkehrsanteils umgerechnet. Der Schwerverkehr basierend auf Zählungen kann von den Werten der RVS 4.02.11 abweichen. Diese Abweichung erfolgt durch den Vergleich des Verhältnisses zwischen Gesamtverkehr und Schwerverkehr und den Bemessungsfaktoren der RVS.

Fahrbahnoberflächen

Die Fahrbahnoberflächen werden von der Magistratsabteilung 28 zur Verfügung gestellt. Die jeweils größte Überlappung von Fahrbahnoberfläche und Straßenachse wird als Oberfläche in die Berechnung übernommen.

Geschwindigkeiten

Diese werden aus dem GIP (Graphenintegrations-Plattform) bzw. aus dem Verkehrsmodell übernommen.

Ampeln und Kreisverkehre

Nach CNOSSOS-EU und RVS 4.02.11 sind lichtzeichengeregelte Kreuzungen und Kreisverkehre zu berücksichtigen. Ampeln sind als Datensätze auf data.gv.at zu finden. Kreisverkehre werden optisch identifiziert und händisch hinzugefügt. Ampeln werden rund um die Uhr berücksichtigt. Ausgenommen sind Ampeln mit „geregeltem Fußgängerübergang“, die ausschließlich im Zeitraum Tag und Abend aktiv gesetzt werden. Im Zeitraum Nacht sind diese nicht aktiv.

5.3 Modellberechnung

Eingangsdaten

Die Eingangsdaten wurden von der Magistratsabteilung 41 – Stadtvermessung zur Verfügung gestellt. Diese Daten sind ident mit den Daten, welche im Open Government zu Verfügung gestellt werden. Folgende Datensätze wurden bereitgestellt:

- Geländemodell (DGM 1x1 Meter)
- Gebäude als LoD1
- Flächen-Mehrzweckkarte
- Flächenwidmung

Zusätzlich wurden von der Stadt Wien - Umweltschutz Schallschutzwände in Wien übermittelt. Diese wurden mit den ÖBB-eigenen und ASFINAG-eigenen Schallschutzwänden abgeglichen und in das Modell integriert.

Bodendämpfung

Innerhalb des Stadtgebiets wird mit einer generellen Bodenabsorption von $G = 0$ gerechnet. Zusätzlich werden die Grünflächen der Flächen-Mehrzweckkarte mit einer Absorption von $G = 1$ in das Modell eingefügt.

Anzahl der bei der Berechnung berücksichtigten Reflexionen

Bei der Berechnung wird die 1. Reflexionsordnung berücksichtigt.

Rasterweite

Innerhalb des Stadtgebiets wird ein Raster von 5 x 5 Meter gewählt.

Zusammenarbeit und Abstimmungen

Es erfolgte eine Abstimmung mit dem Ballungsraum Wiener Neudorf und der entsprechenden Schnittstelle in Richtung Süden.

Grenzüberschreitende Betrachtung von Lärmquellen

Es werden Hauptverkehrsquellen außerhalb des Ballungsraumes berücksichtigt. Dies betrifft die Wiener Lokalbahnen, Autobahnen und Schnellstraßen sowie Eisenbahnstrecken der ÖBB.

Plausibilitätsprüfungen

Es wird in erster Linie ein Vergleich mit der Lärmkartierung 2017 durchgeführt. Weiters werden markante Punkte in Wien analysiert. Aufgrund der starken Eigenabschirmungen der Schienenquellen konnten große Differenzen im Bereich der U2 Seestadt plausibel erklärt werden.

5.4 Betroffenenauswertung

Zuordnung der Einwohner*innen zu den Objekten

Die Rechts- und Hochwerte können dem File „Adresse“ für die Adresspunkte und dem File „Gebäude-Adresse“ für die Gebäude entnommen werden. Da die Berechnung gebäudegenau erfolgt, wird „Gebäude“ als geometrische Grundlage verwendet. Alle anderen Dateien können auf dieser Datei aufbauen und mit „Joins“ verknüpft werden.

Zuordnung Gebäude zu AGWR-Daten

Gebäude werden der Digitalen Katastermappe DKM als Grundlagengeometrie (Grundmodell) entnommen. Es werden die nächstgelegenen Gebäude ermittelt und die AGWR-Daten auf diese Gebäude übertragen und gegebenenfalls summiert.

Bestimmung der betroffenen Einwohner*innen

Auswertung der Immissionspunkte (ÖAL 28):

Für jedes Gebäude wird die Menge der zugehörigen Empfängerpunkte auf Basis des Medianwerts der für jedes Gebäude berechneten Beurteilungspegel in eine untere und eine obere Hälfte aufgeteilt. Bei einer ungeraden Anzahl von Empfängerpunkten wird das Verfahren ohne den Empfangsort mit dem niedrigsten Lärmpegel angewandt. Für jeden Empfängerpunkt in der oberen Hälfte des Datensatzes ist die Anzahl der Wohnungen und der Bewohner*innen gleichmäßig zu verteilen, sodass die Summe aller Empfängerpunkte in der oberen Hälfte des Datensatzes die Gesamtanzahl der Wohnungen und Bewohner*innen repräsentiert. In der unteren Hälfte des Datensatzes werden den Empfängerpunkten keine Wohnungen oder Bewohner*innen zugewiesen.

Weiters ist anzumerken, dass die untere Hälfte des Datensatzes mit dem Vorhandensein relativ ruhiger Fassaden (Definition siehe unten) gleichgesetzt werden kann. Ist beispielsweise ausgehend vom Standort der Gebäude in Bezug auf die dominierenden Lärmquellen vorab bekannt, welche Berechnungspunkte den höchsten oder niedrigsten Geräuschpegel ergeben, so ist keine Lärmberechnung für die untere Hälfte erforderlich.

Definition ruhige Fassade:

Eine Fassade eines Wohnhauses, an der der L_{den}/L_{night} -Wert in einem Abstand von 4 m über dem Boden und 2 m von der Fassade für den Lärm aus einer bestimmten Lärmquelle um mehr als 20 Dezibel unter dem Wert liegt, der an der Fassade mit dem höchsten L_{den}/L_{night} -Wert gemessen wurde.

Plausibilitätsprüfungen

Es wurden nicht nur die entsprechenden geforderten Lärmpegel der übermittelten Vorlagentabelle ausgewertet, sondern auch zusätzlich alle vorhandenen Hauptwohnsitze. Nachdem die Gesamteinwohner*innenanzahl in Wien bekannt ist, wurde dies als Plausibilitätsprüfung verwendet. Es wurden rund 97 Einwohner*innen nicht berücksichtigt, da diese anhand der automatisierten Zuordnung nicht einem entsprechenden Gebäude zugeordnet werden konnten (Unterschiedlicher Stand zwischen Gebäudemodell und Registerdaten).

5.5 Lärmausbreitung

In der Lärmkartierung 2017 wurde mit der Ausbreitungsmethode nach der ÖNORM ISO 9613-2 berechnet. In der aktuellen Lärmkartierung 2022 wird hingegen nach der ÖAL Richtlinie 28 (neu) gerechnet, welche sich an dem Ausbreitungsberechnungsverfahren der EU-Richtlinie CNOSSOS-EU orientiert und die österreichische Umsetzung darstellt. Die Berechnungsverfahren unterscheiden sich grundsätzlich in mehreren Punkten. Voraussetzungen bei freier Ausbreitung und bei Reflexionen ändern sich im Vergleich nicht. Folgende Punkte stellen allerdings für die Ausbreitungsberechnung wesentliche Faktoren dar, welche mit der ÖAL 28 im Vergleich zur ÖNORM ISO 96-13-2 grundsätzlich anders berechnet werden:

- Bodenabsorptionen
- Schirmwirkungen
- Meteorologische Effekte

6) GESCHÄTZTE ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND

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

Die Mikrozensus-Erhebung der Statistik Austria zeigt ein klares Bild: die Belästigung durch Verkehrslärm im Verhältnis zur Gesamtlärmstörung nimmt weiter ab. So fühlten sich bei der letzten Erhebung deutlich weniger Personen durch Verkehrslärm gestört.

7) ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

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

Wenngleich im großstädtischen Bereich Lärmbelastungen unvermeidlich sind, setzt die Stadt Wien mit einem breiten Spektrum von Maßnahmen und durch die Zusammenarbeit bei unterschiedlichsten Projekten alles daran, um die Lärmbelastung für die Bevölkerung möglichst gering zu halten. Zahlreiche Maßnahmen, haben die Lärmbelastung für die Wiener*innen in den letzten Jahren erfolgreich reduziert.

Im urbanen Bereich kommt es immer wieder zu Situationen, die besonderer Aufmerksamkeit bedürfen und in groß angelegten Planungsprojekten zu einer Optimierung gebracht werden. In diesem Aktionsplan werden in den folgenden Kapiteln einige dieser Projekte überblicksmäßig näher dargestellt.

8) DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Einbindung der Bezirksvorsteherin bzw. des Bezirksvorstehers

(§ 11 Wiener Umgebungslärmschutzgesetz)

Gemäß dem § 11 des Wiener Umgebungslärmschutzgesetzes werden die Bezirksvorsteher*innen 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.

Veröffentlichung des Teilaktionsplanentwurfes auf www.laerminfo.at mit 03. März 2024

Information der Öffentlichkeit (§ 12 Wiener Umgebungslärmschutzgesetz)

Beschreibung der Stellungnahmemöglichkeit durch die Öffentlichkeit:

Im Rahmen der sechswöchigen öffentlichen Auflage wird der Entwurf des Umgebungslärm-Aktionsplans 2024 - Teil 10 der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Postadresse zur Übermittlung von Stellungnahmen:

Stadt Wien - Umweltschutz

Dresdner Straße 45

1200 Wien

Mailadresse zur Übermittlung der Stellungnahmen:

post@ma22.wien.gv.at

Beschreibung der über das Auflageverfahren hinausgehenden Aktivitäten zur Erstellung des Aktionsplans:

Die Lärmplanung und daraus ableitbare Handlungsfelder wurden im Jahresverlauf 2023 in Einzelterminen mit allen Bezirksvorstehungen besprochen. Auch die darauf aufbauende Hot-Spot Analyse „So klingt Wien“ wurde thematisiert, um gemeinsam Bereiche zu definieren, in denen unmittelbarer Handlungsbedarf gegeben wäre.

9) BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

Der Stadt Wien ist es ein Anliegen, durch unterschiedliche Maßnahmen und die Zusammenarbeit bei Projekten die Lärmsituation im Straßenverkehr, aber auch generell in der Stadt, laufend zu verbessern. In zahlreichen Strategien und Programmen wie beispielsweise dem Stadtentwicklungsplan sind Maßnahmen enthalten, die direkt oder indirekt zur Lärmreduktion beitragen:

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

9.1 Subjektive Lärmbelastung

Wir alle sind in unterschiedlichen Tätigkeiten und Rollen sowohl lärmverursachend als auch lärmgestresst:

Ob wir uns von Lärm belästigt fühlen oder nicht, hängt aber nicht nur rein von der

Intensität des Schalls ab, dem man ausgesetzt ist. So kann die Ausgestaltung des öffentlichen Freiraums entscheidend zum subjektiven Lärmempfinden beitragen. Beispiele dafür sind Baumpflanzungen in Straßenzügen und Parkanlagen, Fassadenbegrünungen und generell die Fassaden- und Oberflächengestaltung.

9.2 Schallschutzeinrichtungen

Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle

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

Schallschutzfenster

Die Stadt Wien fördert die Errichtung von Schallschutzfenstern entlang von Hauptstraßen, um einen ausreichenden Schutz vor Lärmbelastung zu gewährleisten.

9.3 Hot Spot Analyse „So klingt Wien“

Wien wächst – und mehr Wachstum bedeutet mehr Menschen. Mehr Menschen bedeuten mehr Ressourcen, mehr Kreativität, aber auch mehr Konfliktpotential. Umso wichtiger ist dabei die Rolle, die Lärm- und Schallschutz spielen kann: Wenn dieses Instrument richtig eingesetzt wird, profitieren viele Bewohner*innen Wiens von besserer Erholung. Wenn zum Beispiel Lärm- und Schallschutzmaßnahmen bei der Gestaltung öffentlicher Plätze berücksichtigt werden, kann die Wohnqualität für ein ganzes Grätzel angehoben werden. Deshalb wurden bei der Hot Spot Analyse „So klingt Wien“ verschiedene für die Aufenthaltsqualität relevante Faktoren analysiert und miteinander verschnitten: Ruhige Orte wurden öffentlich zugänglichen Grünflächen gegenübergestellt, der Urban Heat Vulnerability Index (UHVI) findet ebenso Eingang in die Überlegungen wie auch die multitemporale Temperaturklassifikation und der soziale Status der Wiener Bevölkerung. Durch die Verschneidung und Kombination dieser Faktoren wird eine Aktions-Matrix aufgespannt, die sich eine umweltgerechte Stadtentwicklung zum Ziel setzt. So können im Idealfall bei der Umsetzung von lärmindernden Maßnahmen mehrere Themenbereiche abgedeckt werden, um eine möglichst ganzheitliche Verbesserung der Lebenssituation der Bevölkerung herbeizuführen.

Der Leitfaden ist online abrufbar unter:

<https://www.wien.gv.at/umwelt/laerm/pdf/so-klingt-wien-in-zahlen-handbuch.pdf>

9.4 Teststrecke Heiligenstädter Straße

Bei der Sanierung der Heiligenstädter Hangbrücke wurde auf Grund der besonderen Lage ein Abschnitt als ideale Teststrecke für Asphaltstraßen mit lärmindernden Eigenschaften bestimmt. Dabei wurden drei unterschiedliche Varianten der in Wien standardmäßig verwendeten Asphaltdeckschichten im Rahmen eines Forschungsvorhabens ausgewählt und aufgebracht. Der Forschungsbericht bildet die Entscheidungsgrundlage für zukünftige Straßenoberflächen. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Lärmaktionsplans 2024 lagen noch keine abschließenden Ergebnisse vor.

9.5. Ruhender Verkehr

Die Parkraumbewirtschaftung stellt ein zentrales und besonders wirksames Instrument zur Verbesserung des Stadtverkehrs dar. Sie dient der Verteilung der knappen Stellplätze und der Reduktion des Autoverkehrs auf ein stadtverträgliches Maß. Die Parkraumbewirtschaftung zeigt einen nachhaltigen Lenkungseffekt auf die Verkehrsmittelwahl und das Verkehrsverhalten. Sie trägt zur deutlichen Entspannung der Parksituation tagsüber bei. Weitere Auswirkungen ergeben sich infolge des verringerten Autoverkehrs: Luftverschmutzung und Lärm nehmen ab, die Lebensqualität erhöht sich.

Verringerung des Autoverkehrs

Die Parkraumbewirtschaftung führt zu einer starken Verringerung der bezirksfremden Dauerparker*innen, insbesondere Arbeitspendler*innen, sowie des Parksuchverkehrs in den bewirtschafteten Gebieten.

Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs (ÖV)

Durch reduzierten Autoverkehr wird der ÖV weniger behindert. Bei verringerter Parkplatznachfrage bleibt mehr Platz für eigene Fahrstreifen für Tram und Bus.

Verbesserung der Parkraumsituation

Die Parkraumsituation für die Wohnbevölkerung wird verbessert. Der Zwang zum Wegfahren aus tagsüber geltenden Kurzparkzonen wird aufgehoben.

Verringerung der Umweltbelastungen

Die Reduktion des Autoverkehrs verringert auch dessen Umweltbelastungen (Lärm, Luftverschmutzung, Flächenverbrauch) und verbessert dadurch die Lebensqualität der Wiener*innen.

Verbesserung der Erreichbarkeit der bewirtschafteten Gebiete

Der "notwendige Kfz-Verkehr", insbesondere Gütertransport und Teile des Erledigungs- und Einkaufsverkehrs, kann die bewirtschafteten Gebiete besser erreichen.

Mehr Platz und höhere Verkehrssicherheit

Fußgänger*innen erhalten durch die Verringerung der verkehrsbehindernden Falschparker*innen mehr Platz und ihre Verkehrssicherheit wird erhöht.

Einnahmen für die Verbesserung des Stadtverkehrs

Die Netto-Einnahmen aus den Parkgebühren (Kurzparkgebühr und Parkpickerl) sind gemäß Wiener Parkometerabgabeverordnung für die Förderung des Garagenbaues und zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zweckgebunden.

Aufwertung des Wohnumfeldes

Die Parkraumbewirtschaftung hat auch das Ziel, die Stellplatznachfrage vom Straßenraum auf Garagen und Parkplätze auf Privatgrund zu lenken. Dank der dann platzsparenderen Unterbringung der Autos kann und soll der öffentliche Straßenraum von abgestellten Autos entlastet und höherwertig genutzt werden. Diese Nutzung kann in Form von Platzgestaltungen, Radwegen und so weiter stattfinden.

9.6 Verkehrsberuhigte Zonen

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

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

9.7 Radwegoffensive

Die Planung von qualitativ hochwertigen Radverkehrsanlagen ist der Stadt Wien ein wesentliches Anliegen. Ziel ist es, den Radverkehrsanteil am gesamten Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren deutlich zu erhöhen.

Deshalb wird der Ausbau der Radinfrastruktur fortgesetzt: 50 Projekte, die in Summe über 20 Kilometer neue und verbesserte Radinfrastruktur umfassen, stehen auf dem Programm.

Es ist das größte und hochwertigste Radwegebauprogramm bisher: 70% der neuen Strecken sind Radwege oder Geh- und Radwege, 15% echte Fahrradstraßen. 64% des Radwegebauprogramms sind komplett neue Infrastruktur (Netzerweiterung, Lückenschlüsse, etc.). Bei 36% der Projekte wird bestehende Infrastruktur verbessert und optimiert.

Ziel der Fahrradstraßen ist es die sanfte Mobilität verstärkt zu fördern. Mittlerweile wurden zahlreiche Straßenzüge zu Fahrradstraßen erklärt, in denen das Zu- und Abfahren für alle Fahrzeuge erlaubt ist, jedoch der motorisierte Verkehr nicht durchfahren darf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt maximal 30 km/h.

9.8 Begegnungszonen

Wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des FußgängerInnenverkehrs dient, können Straßen zu Begegnungszonen erklärt werden. Alle Verkehrsteilnehmer*innen sind gleichberechtigt und müssen aufeinander Rücksicht nehmen. Mittlerweile gibt es einige bekannte Beispiele für erfolgreich umgesetzte Begegnungszonen. Seit der letzten Lärmaktionsplanung sind weitere hinzugekommen, zum Beispiel:

- Lange Gasse
- Zollergasse
- Petersplatz

9.9 Beschaffung von Fahrzeugen und Maschinen

Bei der Beschaffung von Fahrzeugen und Maschinen für den Fuhrpark der Stadt Wien wird neben vielfachen Kriterien auch der Lärmschutz berücksichtigt. So ist bei zahlreichen Geräten und Fahrzeugen ein Grenzwert des zulässigen Schalleistungspegels vorgegeben.

Eine CO₂-Reduktion im Verkehr wird mittels Beschaffungsquoten gemäß der EU „Clean Vehicles Directive“ für emissionsarme/-freie Busse in zwei Schritten bis 2025 und bis 2030 eingeführt. Die Wiener Linien setzten bereits das Jahr 2020 unter das Motto „Öko-Busse“.

9.10 Klimafahrplan der Stadt Wien

Wien will bis 2040 klimaneutral sein. Der Wiener Klimafahrplan legt Ziele fest, um die Klimaneutralität zu erreichen. Er enthält über 100 Maßnahmen, die laufend ergänzt und angepasst werden. Im Mittelpunkt der sozialen Wiener Klimapolitik steht das Wohlergehen und die Gesundheit aller Menschen in der Stadt.

<https://www.wien.gv.at/umwelt/klimaschutz/klimafahrplan/>

10) LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

10.1 Lärmschutz in der Stadtplanung

Die wesentlichen langfristigen Strategien, die direkt und auch indirekt Auswirkungen auf den Schutz vor Umgebungslärm haben, finden sich im Stadtentwicklungsplan der Stadt Wien.

Dessen primäre Inhalte und Maßnahmen befinden sich derzeit in Überarbeitung. Die wesentlichen Maßnahmen des Stadtentwicklungsplan der Stadt Wien auf Ebene der örtlichen Raumplanung zur Verkehrsverringerung beziehungsweise zum Lärmschutz werden weitergeführt und ausgebaut:

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

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

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

11) 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, begleitende Erhebungen und Maßnahmenplanungen belaufen sich in Summe (abgerundet) auf 80.000 Euro brutto.

12) GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPLANES

Die Wirksamkeit der Maßnahmen des Aktionsplanes 2024 wird durch die im Jahr 2027 zu erstellenden strategischen Lärmkarten dokumentiert. Die durch Schallschutzfenster und/oder Schalldämmlüfter geschützten Objekte werden von Seiten der Stadt Wien dokumentiert.

Die Auswertung der Anzahl geschützter Personen erfolgt gebäudebezogen. Neben dem vorwiegend strategischen Maßnahmenbündel enthält der Lärmaktionsplan 2022 eine Reihe von punktuellen Maßnahmen, deren Wirksamkeit ebenfalls 2027 zu bewerten sein wird.

13) SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN

Wien wird auch in den nächsten Jahren durch ein Bevölkerungswachstum geprägt 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 in 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.

14) 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 Paragraph 8. Absatz 1 Bundeslärmschutzgesetz (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 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) angeführt sind festlegen 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.

15) ZUSAMMENFASSUNG FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG

Gesamtkosten: 80.000 Euro

Anzahl der Einwohner*innen mit Reduktion der Lärmbelastung:

Anzuwendende Grenzwerte: Tag 60 Dezibel, Nacht 50 Dezibel

Angabe der wichtigsten Lärmprobleme: An manchen Verkehrsabschnitten stellenweise deutliche Überschreitungen der Schwellenwerte

Zusammenfassung der öffentlichen Einbeziehung: Die Lärmplanung und daraus ableitbare Handlungsfelder wurden im Jahresverlauf 2023 in Einzelterminen mit allen Bezirksvorstehungen besprochen.

Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung:

- Errichtung von Lärmschutzwänden
- Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern
- Ausweitung der Tempo 30-Zonen
- Erhalt von ruhigen Gebieten
- Technischer Lärmschutz an Haupttrouten
- Maßnahmen zum ruhenden Verkehr