

UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2008

TEIL B10

Aktionsplanung Wien Straßen (außer A&S)

im Zuständigkeitsbereich des
Amtes der Wiener Landesregierung



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 des Teils A 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)

Schienerverkehr

Teil B11 – Aktionsplanung BMVIT (Schienerstrecken)

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)

Die Teil-Aktionspläne der einzelnen zuständigen Stellen können hinsichtlich der Ballungsraumabgrenzungen weiter unterteilt sein. Das betrifft bei der Aktionsplanung 2008 nur den Ballungsraum Wien.

INHALTSVERZEICHNIS

0.	EINLEITUNG	5
1.	PLANUNGSGEBIET	6
2.	FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE	6
3.	GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN	6
4.	ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN	6
5.	ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND.....	6
6.	ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN	7
7.	DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	7
8.	BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG.....	7
8.1	Lärmschutzwände und -Wälle	7
8.1.1	Absorbierende Lärmschutzwände	7
8.1.2	Nicht absorbierende Lärmschutzwände	9
8.1.3	Sonderkonstruktionen von Lärmschutzwänden.....	11
8.2	Passive Schallschutzeinrichtungen	13
8.2.1	Schallschutzfenster	13
8.2.2	Lüftungen.....	13
8.2.3	Förderprogramm der Stadt Wien	13
8.3	Ruhender Verkehr	14
8.3.1	Parkraumbewirtschaftung und Garagenprogramm der Stadt Wien.....	14
8.3.2	Das Park&Ride-Programm der Stadt Wien	17
8.4	Lärmschutz in der Stadtplanung	18
8.5	Weitere Massnahmen der Stadt Wien zur Lärmbekämpfung	19
8.5.1	Verringerung der Verkehrslärmbelastung	19
8.5.2	Dienstleistungen der Stadt Wien betreffend Lärmschutz	20
8.5.3	Kooperative Verfahren zur Lärmsanierung.....	21
8.5.4	LärmOnlineInformationsSystem (LOIS)	21
8.5.5	Service und Broschüren zum Themenbereich "Lärm"	22
9.	MASSNAHMEN DER AKTIONSPANUNG	22
10.	ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN BEREICHEN	24
10.1	Beschaffungswesen der Stadt Wien	24
10.2	Geschwindigkeitsbeschränkungen an Stadtstrassen	25
10.3	Stadt- und Regionalentwicklungsstrategie.....	28
10.4	Klimaschutzprogramm.....	30
10.5	Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs	30

11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM.....	36
11.1	Masterplan Verkehr Wien.....	36
12.	VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN.....	42
13.	GEPLANTE BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES (TEIL-) AKTIONSPLANS.....	42
14.	SCHÄTZUNG DER DURCH DIE JEWEILS KONKRET VORGESEHENEN MASSNAHMEN VORAUSSICHTLICH ERZIELTE REDUKTION DER ANZAHL DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN.....	42
15.	BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN.....	43
16.	KURZE ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPLANS.....	43

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 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.umgebungslaerm.at abgerufen werden. Zu den ebenfalls dort veröffentlichten Entwürfen der Teil-Aktionspläne kann direkt an die zuständige Stelle schriftlich Stellung genommen werden.

Diese Teil-Aktionspläne liefern die Grundlage für weitere Detailplanungen. Durch die Teil-Aktionspläne werden keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

Weiterführende Möglichkeiten zur Lärminderung und Ruhevorsorge sind auch im "Handbuch Umgebungslärm" des Lebensministeriums aufgezeigt.

1. PLANUNGSGEBIET

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

2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

- Magistrat der Stadt Wien

3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

- Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (BGBl. II 144/2006)
- Wiener Umgebungslärmschutzgesetz (LGBl. Nr. 19/2006)
- Wiener Umgebungslärmschutzverordnung (LGBl. Nr. 26/2006)

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

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

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

Die Erstellung der strategischen Umgebungslärmkarten 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 Umgebungslärm 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

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

Wenngleich im großstädtischen Bereich Lärmbelastungen unvermeidlich sind, setzt die Stadt Wien 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.

Die Stadt Wien, setzt mit einem breiten Spektrum von Maßnahmen und durch die Zusammenarbeit bei unterschiedlichsten Projekten darauf, die Lärmsituation im Straßenverkehr, aber auch generell in der Stadt, laufend zu verbessern.

7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Gemäß dem § 11 des Wiener Umgebungslärmschutzgesetzes werden die Bezirksvorsteher bzw. Bezirksvorsteherinnen 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.

8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

8.1 LÄRMSCHUTZWÄNDE UND -WÄLLE

Lärmschutzwände oder -wälle und den Lärm mindernde Fahrbahnbeläge haben einen erheblichen Anteil an der Reduktion der Lärmbelastung.

8.1.1 Absorbierende Lärmschutzwände

Auf Wiens Hauptstraßen gibt es derzeit rund 8.800 m Lärmschutzwände mit einer Fläche von rund 31.000 m². In den letzten beiden Jahren konnten zwei wichtige Lärmschutzprojekte mit insgesamt 1.510 m Länge und einem Investitionsvolumen in Höhe von 1,25 Mio. Euro umgesetzt werden, und zwar in der Wientalstraße und in der Donaustraße. Im Bereich der Wiener Stadtautobahnen gibt es derzeit 56,3 km Lärmschutzwände mit einer Wandfläche von rund 206.000 m².

2006 wurden von der MA 28 Lärmschutzwände im Bereich der Ostautobahn, Verlängerung Nordbrücke sowie Südost-Tangente (Knoten Landstraße) mit einer Länge von insgesamt rund 13.200 m, einer Fläche von an die 46.000 m² und Kosten in Höhe von rund 7 Mio. Euro fertig gestellt.

Lärmschutzwände in Planung:

- Verlängerung der LSW an der B 229, Groß-Jedlersdorfer-Straße von Heinrich-von-Buol-Gasse bis Kürschnergasse
- Verlängerung der LSW an der B 3, Erzherzog-Karl-Straße von Salbeigasse bis ON 139, ca. 420 m, Umsetzung voraussichtlich im Jahr 2008
- Neubau einer LSW an der B 224, Altmannsdorfer Straße von Anton-Baumgartner-Straße bis Steinseeweg , ca. 260 m, Umsetzung voraussichtlich im Jahr 2008
- Neubau LSW an der B 1, Wientalstr. von A. Schweizergasse bis J.-Palme-Platz

Bestehende absorbierende Lärmschutzwände (Quelle: MA 28):

Standort	Länge [lfm]	Fläche [m ²]	Herstellungskosten [EUR]	Jahr der Errichtung
B1 14., Wientalstraße von A.Schweizergasse – J. Palme Platz	587	2054	531.091,19	2004
B1 13., Wientalstraße + Hackinger Kai	815	2853	620.000,00	1991
B 12b 12., Sagedergasse	140	490	138.848,00	2002
B 14 20., Handelskai, Höhe Floridsdorferbrücke	232	812	156.450,00	1992
B 225 10., Bitterlichstraße	627	2194	399.655,00	2004
B1 14., Hadikgasse, Höhe Bahnhof Hütteldorf	912	3192	510.000,00	1990
B3 21., 22., Leopoldauerstraße bis Wagramer Straße	3665	12828	709.931,46	2004
B14 19., Heiligenstädter Straße	827	2895	455.750,00	1991
B 17 10., Triester Straße	620	2170	347.480,00	1990
B229 22., Rautenweg (Tillmannng.-Markomanneng.)	356	1246	188.400,00	2001
B 3 22., Erzherzog Karl Str.	580	1680	588.000,00	1995
B 7 21., B7 Brünner Straße	es liegen keine genauen Angaben vor			

von links oben nach rechts unten:

Bild 1: LSW Sagedergasse

Bild 2: LSW Leopoldauerstraße – Wagramer Straße

Bild 3: LSW Leopoldauerstraße – Wagramer Straße

Bild 4: LSW Brünner Straße



8.1.2 Nicht absorbierende Lärmschutzwände

An stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen sind Abschirmungen von Verkehrslärm aufgrund des noch immer zunehmenden Verkehrsaufkommens immer wichtiger. Die Errichtung und Erhaltung von Lärmschutzwänden verursachen erhebliche finanzielle Aufwendungen, die von öffentlichen Bauträgern bzw. der Kommunalverwaltung nicht immer aufgebracht werden können.

Die bisher angewandten Lärmschutzsysteme aus Beton, Metall und Holz sind zwar relativ kostengünstig, zerschneiden aber visuell vielfach Stadt- und Landschaftsräume. Transparente Materialien sind schallreflektierend und vergleichsweise sehr teuer. Sie sind dort notwendig, wo die Stadtgestaltung auf die Aufrechterhaltung der Sichtbeziehungen und vorhandene natürliche und künstliche Landschaftselemente Rücksicht nehmen will.

Daher hat die Wiener Umweltschutzabteilung - MA 22 die Initiative ergriffen, in Zusammenarbeit mit der Werbewirtschaft eine multifunktionelle transparente Lärmschutzwand zu entwickeln.

Sie bietet die Möglichkeit, Wirtschaftskommunikation mit Transparenz und Lärm-schutz zu kombinieren. Hohe Verkehrsfrequenzen und der mögliche hohe Grad an Aufmerksamkeit ergeben eine optimale Voraussetzung für attraktive Werbeträger.

Bereits realisierte Beispiele in Wien (drei Projekte mit insgesamt 350 m Länge, drei weitere Projekte mit 500 m Länge vor Baubeginn) beweisen, dass trotz Werbemaßnahmen "offener Räume" erhalten bleiben und die Finanzierung der Errichtung und Erhaltung solcher Lärmschutzwände ermöglicht wird.

Die "Public Private Partnership" (PPP) findet so eine neue erfolgreiche Dimension, die die öffentliche Hand bei Herstellung und Pflege von Maßnahmen zum Nutzen und Schutz der Bevölkerung entlastet.

Der hier definierten Problemstellung und städtebaulichen Situation soll mit einem Objekt begegnet werden, das vielfältige Funktionen und Eigenschaften gleichzeitig erfüllt.

Erforderliche Funktionen:

- Immissionsschutz (Lärm, Staub, Abgase, etc.)

Der Grünraum von Parkanlagen und Wohngebieten soll nicht mehr von den Auswirkungen des Individualverkehrs dominiert und belastet werden.

- Werbemittel

Die Ausrichtung der Werbebotschaften ist der Straßenraum. Für die StraßenbenützerInnen sollen Informationen geboten werden, ohne den dahinter liegenden Raum beziehungsweise seine Nutzungen zu "verstecken". Keinesfalls darf in dem zu schützenden Raum (Grünraum, Wohngebiet) durch die Errichtung einer Lärmschutzwand eine "Rückseite" entstehen.

- Identitätsstiftung

Die Wand soll vorhandene Qualitäten nicht verbergen sondern eine neue, positiv besetzte Identität eines Raumes herstellen.

Bestehende nicht absorbierende Lärmschutzwände:

Standort	Länge [lfm]	Fläche [m ²]	Herstellungskosten [EUR]	Jahr der Errichtung
12., Grünbergstraße	200	711	299.000	2004
16., Thaliastraße/Hofferplatz	35	140	73.000	2003
6., Linke Wienzeile/Alfred-Grünwald-Park	110	515	270.000	2005
5., Margaretengürtel/Bruno-Kreisky-Park	115	403	238.000	2000

von links oben nach rechts unten:

Bild 5: Grünbergstraße

Bild 6: Grünbergstraße

Bild 7: Thaliastraße

Bild 8: LSW an der B 221



8.1.3 Sonderkonstruktionen von Lärmschutzwänden

Lärmschutzwand am Theodor-Körner-Hof:

Technische Lärmsanierung scheiterte bisher oft an den besonderen Eigenschaften von Lärm - denn Lärm ist nicht objektiv. Auch Tageszeit, Dauer und Herkunft entscheiden darüber, ob ein Geräusch angenehm oder als Lärm empfunden wird. SYLVIE setzte auf die Kooperation mit allen Lärmakteuren.

Wien war drei Jahre lang, von Oktober 1999 bis Oktober 2002, Schauplatz eines einzigartigen Lärmsanierungsverfahrens.

Im Sommer 2007 wurde die höchste Lärmschutzwand Wiens beim Theodor-Körner-Hof fertiggestellt. Das im Rahmen des EU-Förderprogramms LIFE-Umwelt erarbeitete Projekt "SYLVIE" (**S**ystematische **L**ärmsanierung in innerstädtischen Wohn**V**ierteln, siehe dazu auch Kapitel 8.5) verringert die Lärmbelastung durch Bahn und Straße entlang des Südgürtels und verbessert die Lebensqualität der AnrainerInnen.

In Abstimmung mit der Wiener Umweltschutzbehörde und der MA 29 wurden die Glaswände mit speziellen Sichtschutzstreifen zum Schutz der Vögel vor Anprall ausgestattet.

Das SYLVIE-Pilotprojekt "Körnerhof" ist auf dem besten Weg, ein Vorbildprojekt in allen Aspekten urbaner Nachhaltigkeit zu werden. Das Projekt SYLVIE an sich ist abgeschlossen.

Die Erkenntnisse der kooperativen Lärmsanierung sind weiterhin gültig. Besonders bemerkenswert ist die soziale Nachhaltigkeit, die durch den kooperativen Dialog zwischen BewohnerInnen, Politik und Verwaltung gewährleistet ist.

Eine detaillierte Lärmanalyse hat gezeigt, dass im Körnerhof, einem Wohnbau der 50er Jahre, eine Reihe von Lärmkonflikten bestehen. Die stärkste Lärmbelastung wird durch den Verkehrslärm am Gürtel (Straßen- und Schienenverkehrslärm) verursacht. Von den rund 1.000 im Körnerhof lebenden Personen sind 90 % von Lärmgrenzwertüberschreitungen betroffen.

Ziel des vom Team SYLVIE erarbeiteten Pilotprojektes zur lärmtechnischen Abschirmung des Körnerhofes war eine spürbare Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität für die BewohnerInnen.

Im Juni und Juli 2002 führte SYLVIE gemeinsam mit der Abteilung für Architektur und Stadtgestaltung einen ArchitektInnen-Wettbewerb durch. Ziel war eine möglichst optimale ästhetische, technische und wirtschaftliche Lärmschutzlösung zu finden.

Das prämierte Projekt des Architekten Andreas Treusch integriert die vorgeschlagenen Lärmschutzwände in die bestehenden Wohngebäude. Durch die Abschirmung der Wohnhausanlage hin zur Verkehrsachse Magareteingürtel wird eine bedeutende Aufwertung des Wohnbereiches erzielt. 75 % der BewohnerInnen werden keinen Grenzwertüberschreitungen mehr ausgesetzt sein.

Ein weiterer positiver Effekt ist eine deutliche Reduktion des Schadstoffeintrags. Zusätzlich zur lärmtechnischen Funktion können die gläsernen Lärmschutzwände als Werbefläche sowie als Trägerfläche für eine Fotovoltaikanlage dienen. Der Standort eignet sich wegen seiner Orientierung nach Süden hervorragend für die Gewinnung von elektrischer Energie aus Sonnenlicht.

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

Bild 9+10: LSW zum Theodor-Körner-Hof



8.2 PASSIVE SCHALLSCHUTZEINRICHTUNGEN

8.2.1 Schallschutzfenster

Um eine ausreichende Schalldämmung zu erzielen, müssen im Allgemeinen die Fenster einschließlich der Fensterstöcke erneuert werden. Die Wahl des Fenstersystems und des Werkstoffes bleibt den BürgerInnen überlassen.

Die Fenster müssen ein bewertetes Schalldämm-Maß nach ÖNORM B 8115, Teil 1 von mindestens 38 dB im eingebauten Zustand aufweisen. Wenn der Lärmpegel (Tag oder Nacht) 70 dB überschreitet, muss die Schalldämmung der Fenster im eingebauten Zustand mindestens 43 dB betragen. Es wird empfohlen, von der ausführenden Firma diesbezüglich ein Gutachten oder eine Garantieerklärung zu verlangen.

8.2.2 Lüftungen

Wegen der guten Dichtung der Lärmschutzfenster ist auf eine ausreichende Lüftung zu achten. Schalldämmlüfter sind vor allem in Schlafräumen erforderlich, wenn eine natürliche Frischluftzufuhr von der - der Straße abgewandten - Seite des Gebäudes nicht möglich ist.

Besonders bei offener Feuerstelle ist dies zu beachten. Die Schalldämmlüfter müssen mindestens eine der Schalldämmung der Lärmschutzfenster entsprechende Dämmwirkung aufweisen → 38 dB(A), bei Schallpegelbelastungen von mehr als 70 dB(A) muss das Schalldämmmaß des Lüfters mindestens 43 dB(A) betragen.

8.2.3 Förderprogramm der Stadt Wien

Für den Einbau von Schallschutzfenstern in lärmexponierten Wohnungen an Hauptstraßen (gemäß Verordnung des Gemeinderates betreffend "Feststellung der Hauptstraßen und Nebenstraßen", Amtsblatt der Stadt Wien Nr. 22/2002), gibt es derzeit eine spezielle Förderung, die im Rahmen der kleinen Wohnungsverbesserung gewährt wird.

Für die Rückzahlung des aufgenommenen Darlehens (laut Finanzierungsplan) für die Fenster können Annuitätenzuschüsse im Ausmaß von 4 % bei einer Darlehenslaufzeit von 10 Jahren gegeben werden (§ 6 Abs. 1 SanierungsVO, LGBl. der Stadt Wien 16/1997 i. d. F. 17/2005).

Informationen dazu gibt es bei:

Magistratsabteilung 25:

Technisch-wirtschaftliche Prüfstelle für Wohnhäuser, besondere Angelegenheiten der Stadterneuerung Infos zur Vergabe der Förderung von Lärmschutzfenstern

Adresse: 1190 Wien, Muthgasse 62

Telefon: (01) 4000-74870

Internet: <http://www.wien.gv.at/ma25/>

E-Mail: post@m25.magwien.gv.at

Magistratsabteilung 39:

Versuchs- und Forschungsanstalt der Stadt Wien Fensterberatung über Schallschutz und Wärmeschutz

Adresse: 1110 Wien, Rinnböckstraße 15

Telefon: (01) 795 14-0

Internet: <http://www.wien.gv.at/vfa/>

E-Mail: post@m39.magwien.gv.at

Magistratsabteilung 50:

Wohnbauförderung Infos zu rechtlichen Fragen (Lärmschutzfenster)

Adresse: 1190 Wien, Muthgasse 62

Telefon: (01) 4000-74860

Internet: <http://www.wien.gv.at/ma50st/>

E-Mail: post@m50.magwien.gv.at

8.3 RUHENDER VERKEHR

8.3.1 Parkraumbewirtschaftung und Garagenprogramm der Stadt Wien

Erfahrungsgemäß lässt sich durch ein Parkraummanagement der städtische bzw. örtliche Kraftfahrzeugverkehr vermindern, da durch eine optimierte Wegweisung und straßenbauliche Gestaltung der Parksuchverkehr verringert werden kann.

Zum Parkraummanagement gehört insbesondere auch die Einführung des gebührenpflichtigen Parkens, die Einrichtung von Kurzparkzonen, die Parkraumverknappung und die regelmäßige Überwachung, die eine sinnvolle Bevorzugung der örtlichen Wohnbevölkerung und eine restriktive Haltung gegenüber den Berufspendlern vorsehen. Die Umsetzung nachstehender Programme und Aktionen ist diesbezüglich von wesentlicher Bedeutung:

Das Wiener Garagenprogramm:

Durch die im Jahr 1994 eingeführte Parkraumbewirtschaftung und das Wiener Garagenprogramm konnte der Verkehr in den dicht bebauten Bezirken reduziert und die Parkraumsituation der Wohnbevölkerung verbessert werden.

Insgesamt wurden in Wien bis dato durch den Bau von rund 230 gewerblichen Garagen ca. 74.300 Stellplätze, sowie rund 350 Busstellplätze realisiert.

In konkreten Planungsüberlegungen für gewerbliche Garagenstandorte, die derzeit weiterverfolgt werden oder in Diskussion stehen, ist die Realisierung von zusätzlichen ca. 3.710 Pkw-Stellplätzen und 86 Busstellplätzen vorgesehen.

Im April 1999 hat die Stadt Wien erstmals den Garagenratgeber "Parken in Wien" veröffentlicht. Diese Broschüre (siehe auch <http://www.parkeninwien.at/>) beinhaltet einen detaillierten Plan der gewerblichen Wiener Garagen und Park&Ride-Standorte, samt den wesentlichen Benutzungsbedingungen wie beispielsweise Tarife und Öffnungszeiten, als auch Informationen über das Kurzparken in Wien. Nachdem in den Jahren 2002, 2004 und 2006 dieser Parkratgeber herausgegeben wurde, wird auch im Jahr 2008 eine Neuauflage dieser Broschüre veröffentlicht.

Die Wiener Garagenförderungsaktion:

Grundsätzlich wird für Garagenprojekte ein Pauschalbetrag von € 1.800,- pro Stellplatz gewährt. Bei Garagenprojekten ab 51 (zusätzlichen) Stellplätzen kann alternativ um die Gewährung eines 20-%igen Investitionskostenzuschusses angesucht werden.

Der Investitionskostenzuschuss erhöht sich auf 22 % je Pkw-Stellplatz, wenn je 15 Pkw-Stellplätze ein Stellplatz für ein einspuriges Fahrzeug geschaffen wird.

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

Wienweites Sonderprogramm zur Garagenförderung:

Diese spezielle Förderung erfolgt in Form eines zinsfreien Darlehens durch die Stadt Wien in der Höhe der Gesamtherstellungskosten mit einer Laufzeit von maximal 40 Jahren und einem tilgungsfreien Zeitraum von 5 Jahren ab Inbetriebnahme der Garage nach Maßgabe der Verfügbarkeit der zweckgebundenen Mittel (Parkometerabgabe).

Die Tilgung erfolgt jährlich in gleichbleibenden Raten. Die förderbaren Herstellungskosten inklusive der Haustechnik, der Einrichtung und der Oberflächenwiederherstellung sind mit € 21.800,- pro Pkw-Stellplatz limitiert. Die Anzahl der geförderten Stellplätze wird pro Bezirk mit 300 Stück limitiert.

Die FörderungswerberIn verpflichtet sich, eine monatliche Garagenmiete für DauerparkerInnen unter € 72,50 (inkl. MWSt.) - indexiert nach VPI 2005 - über einen Zeitraum von 10 Jahren zu garantieren. Bei der Vergabe der Dauerparkplätze soll die Wohnbevölkerung vorrangig berücksichtigt werden.

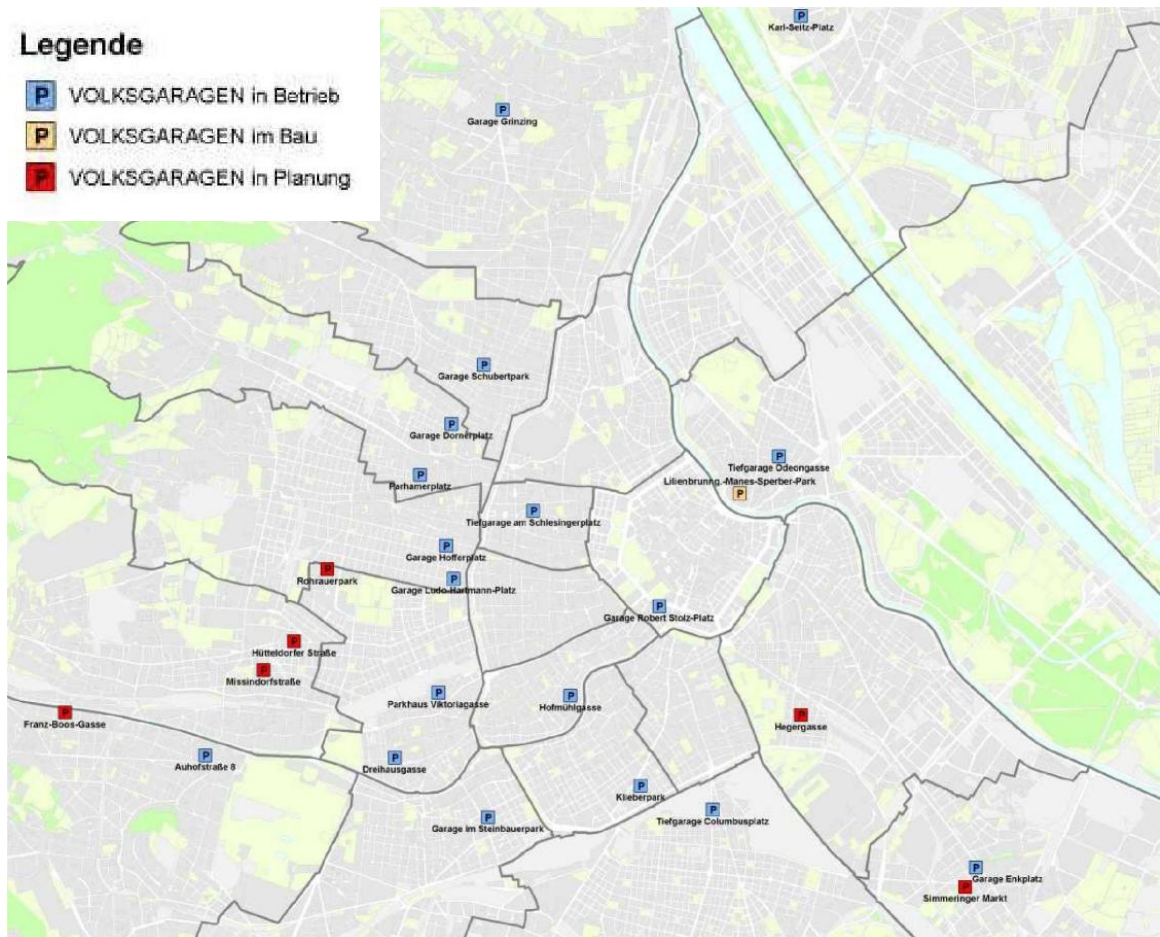
Darüber hinaus ist bei Bedarf ein gesondert zu vereinbarendes Kontingent an Kurzparkplätzen zu Konditionen, wonach der Stundentarif nicht höher liegen darf als jener in den Wiener Kurzparkzonen, zur Verfügung zu stellen.

Derzeit sind 19 Volksgaragen mit insgesamt 3.707 Stellplätzen in Betrieb, eine Volksgarage mit 117 Stellplätzen ist in Bau. Planungsüberlegungen gibt es bis dato für 5 Volksgaragenstandorte mit insgesamt 675 Stellplätze.

Eine im Auftrag der Magistratsdirektion – Stadtbaudirektion durchgeführte Analyse der Wiener Volksgaragen ergab, dass die Volksgaragen von der Wohnbevölkerung sehr gut angenommen werden und daher eine sehr hohe vertragliche Auslastung der Volksgaragen gegeben ist.

Die Belegung schwankt zwischen 60 % am Tag und 70 % in der Nacht, ca. zwei Drittel der Mietstellplätze werden genutzt. In typischen Volksgaragen (Wohnsammelgaragen) wird das Auto sogar weniger benutzt als in Wohnhausgaragen, die Verkehrserzeugung mit ca. 1,8 Fahrten pro Stellplatz und Tag ist geringer als in Wohnhausgaragen mit 2,0 Fahrten pro Stellplatz und Tag.

Bild 11: Übersicht zu den Volksgaragen in Wien



Wienweites Sonderprogramm zur Förderung von Wohnsammelgaragen:

Ende 2010 soll das Volksgaragen-Programm auslaufen und durch eine neue Garagen-Strategie ersetzt werden.

Durch eine gezielte Förderungsaktion wird ab 2008 die Errichtung von Wohnsammelgaragen in dicht bebauten Wohngebieten, insbesondere im Bereich der Gründerzeitviertel der Bezirke unterstützt, die Limitierung der Anzahl der geförderten Stellplätze (300 pro Bezirk) wird aufgehoben.

Wo der Bedarf an Stellplätzen für die Wohnbevölkerung gegeben ist (Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum bei 100 %), soll die Machbarkeit und Zweckmäßigkeit sowohl von konventionellen und mechanischen Tiefgaragen unter Straßen, als auch Hochgaragen untersucht werden.

Diese spezielle Förderung erfolgt in Form eines 85%-igen zinsfreien Darlehens durch die Stadt Wien in der Höhe der Errichtungskosten gemäß ÖNORM B 1801-1 mit einer Laufzeit von maximal 50 Jahren und einer Restfälligkeit im 50. Betriebsjahr, ab Inbetriebnahme der Garage nach Maßgabe der Verfügbarkeit der zweckgebundenen Mittel (Parkometerabgabe). Die restlichen 15 % der Errichtungskosten sind aus eigenen Mitteln aufzubringen.

Die Tilgung erfolgt in den ersten 20 Betriebsjahren in der Weise, dass jährlich ab Erreichen einer festgelegten Umsatzstufe 50 % der darüber hinausgehenden Einnahmen, ab dem 21. Betriebsjahr jährlich 70 % der darüber hinausgehenden Einnahmen, was einer Auslastung von 75 % an Dauerparkplätzen entspricht, zur Tilgung des Darlehens verwendet werden.

Die förderbaren Errichtungskosten inklusive der Haustechnik, der Einrichtung und der Oberflächenwiederherstellung (entspricht der Fläche über und im Baustellenbereich der Garage) sind mit € 21.800,- pro Pkw-Stellplatz limitiert.

In Bezug auf die bereits realisierten Volksgaragen in Wien und deren sehr guten Auslastung wird die Beibehaltung einer günstigen, leistbaren Tarifstruktur von monatlich € 73,- (inklusive MWSt., indexiert nach VPI 2007) Garagenmiete für DauerparkerInnen weiterverfolgt. Der Zeitraum der Tarifgarantie für DauerparkerInnen wird von derzeit mindestens 10 Jahren auf mindestens 20 Jahre verlängert.

8.3.2 Das Park&Ride-Programm der Stadt Wien

Insgesamt stehen in Wien seit 1996 zehn Park&Ride-Anlagen mit rund 5.180 Stellplätzen zur Verfügung. Im Zuge des Programmes für Wien werden derzeit weitere Planungsüberlegungen für Park&Ride-Standorte mit rund 9.960 Stellplätzen konkret weiterverfolgt.

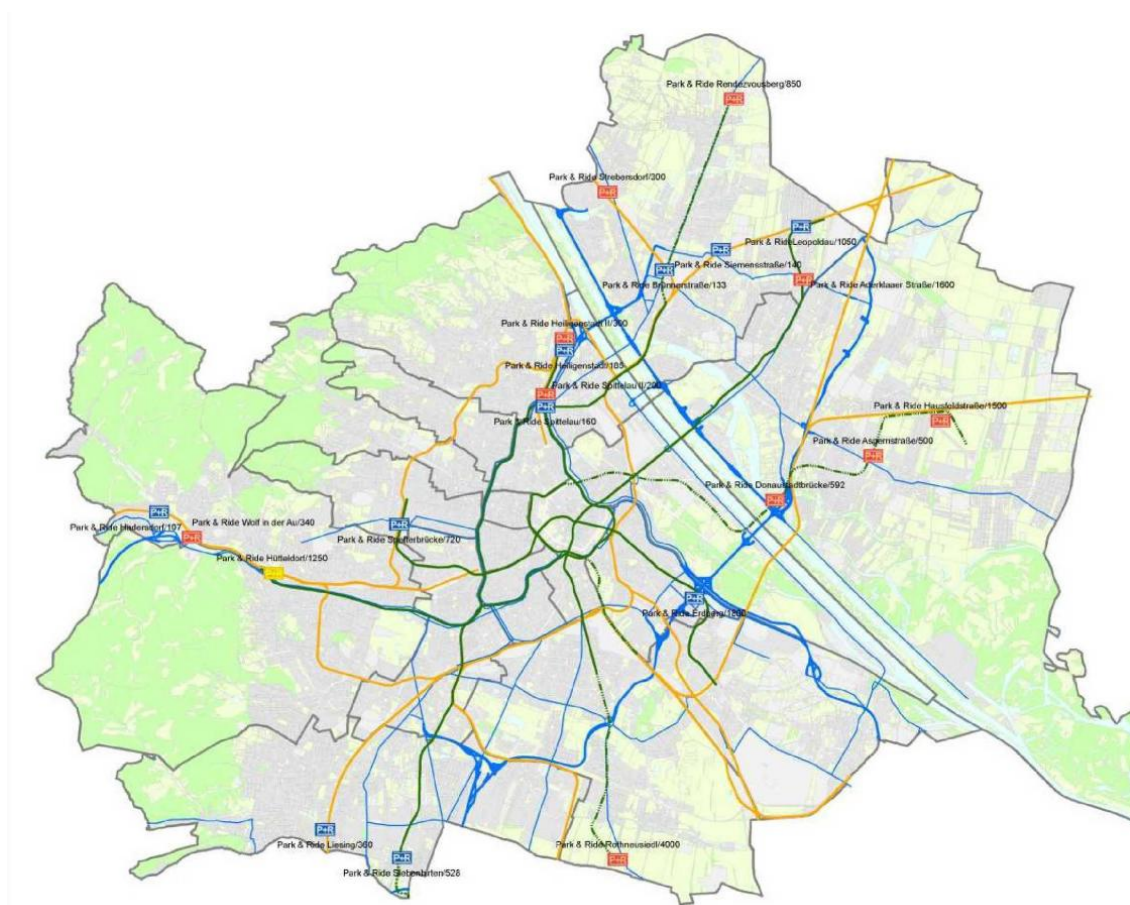
Die Park&Ride-Förderung in Wien:

Diese spezielle Förderung erfolgt in Form eines 85%-igen zinsfreien Darlehens durch die Stadt Wien in der Höhe der Errichtungskosten gemäß ÖNORM B 1801-1 nach Maßgabe der Verfügbarkeit der zweckgebundenen Mittel (Parkometerabgabe).

Die restlichen 15 % der Errichtungskosten sind aus eigenen Mitteln aufzubringen. Die Darlehensrückzahlung erfolgt ab einer gewissen Umsatzstufe (50 % vom Umsatz), die Laufzeit ist abhängig vom erwirtschafteten Umsatz (Zeitraum maximal innerhalb der Baurechtsdauer).

Die Tarife für Park&Ride werden von der Stadt Wien vorgegeben. Tagesticket: € 3,00, Wochenkarte: € 13,30, Monatskarte: € 49,50, Jahreskarte: € 494,90. In Verbindung mit einer Fahrkarte der Wiener Linien: verbilligte Wochenkarte: € 11,70, verbilligte Monatskarte: € 44,70 und verbilligte Jahreskarte: € 447,70.) sind einzuhalten.

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



8.4 LÄRMSCHUTZ IN DER STADTPLANUNG

Maßnahmen der Stadtplanung zur Verkehrsvermeidung sind:

- Stadt der kurzen Wege durch Nutzungsmischung, Förderung der Nahversorger
- Stadtentwicklung entlang leistungsstarker öffentlicher Verkehrsträger

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

- Besondere Bestimmungen zur Errichtung von Lärmschutzwänden
- Vorschreibung der geschlossenen Bauweise entlang hochrangiger Straßen
- Verbot der Errichtung von Wohnungen im Erdgeschoß (Widmung GV)
- Verbot der Errichtung von Fenstern von Aufenthaltsräumen zur Straße hin (kann alle Stockwerke betreffen), daher sollen Wohnungsgrundrisse auf die Gegebenheiten abgesteckt werden. Gänge, Nassräume, etc. sollten zur Straße hin und Aufenthaltsräume hofseitig ausgerichtet werden.
- Festsetzung von Absorptiongraden für Fassaden, um Reflexionen zu vermeiden, auch begrünte Höfe und Dachflächen können Reflexionen abmildern.

8.5 WEITERE MASSNAHMEN DER STADT WIEN ZUR LÄRMBEKÄMPFUNG

8.5.1 Verringerung der Verkehrslärmbelastung

In den letzten Jahren nahm die Lärmbelästigung durch den Verkehr ab: Seit 1982 hat sich die Lärmbelästigung durch Pkw um 12 %, durch Motorräder um 14 % reduziert.

Die Belästigung durch Schienenlärm stagniert, zugenommen hat aber die Belästigung durch Lkw-Lärm (+1 %) und Fluglärm (+7 %). Insgesamt ist der Verkehr unverändert die Hauptursache für die Lärmbelästigung der WienerInnen (Quelle: Umwelterhebung Wien, Leben in Wien).

Wien setzt alles daran, um die Lärmbelastung für die Bevölkerung weiterhin möglichst gering zu halten. Maßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände, Tempo-30-Zonen, Wohnstraßen, Fußgängerzonen, Parkraumbewirtschaftung und optimaler Lärmschutz bei U-Bahn und Straßenbahn spielen dabei eine wesentliche Rolle.

Zahlreiche Maßnahmen, die teilweise bereits Mitte der 80er-Jahre gestartet wurden, haben die Lärmbelastung für die WienerInnen in den letzten Jahren erfolgreich reduziert. Der Lärmpegel von Fahrzeugen ist unter anderem von der Geschwindigkeit abhängig. Je niedriger die Geschwindigkeit, umso leiser rollt das Fahrzeug.

Informationen dazu gibt es bei:

Magistratsabteilung 22:

Umweltschutz

Adresse: 1200 Wien, Dresdnerstraße 45

Telefon: (01) 4000 73440
Wiener Umwelt-Hotline: (01) 4000-8022
(Infos über alle Fragen zum Thema Lärm)

Internet: <http://www.umweltschutz.wien.at>

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

Magistratsabteilung 28:

Straßenverwaltung u. Straßenbau, Infos zu Lärmschutzprojekten entlang der Straße

Adresse: 1170 Wien, Lienfeldergasse 96

Telefon: (01) 488 34-0

Internet: <http://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/abteilung/index.html>

E-Mail: post@ma28.wien.gv.at

Magistratsabteilung 36:

Technische Gewerbeangelegenheiten, behördliche Elektro- und Gasangelegenheiten, Feuerpolizei und Veranstaltungswesen Infos zu Veranstaltungen in Wien

Adresse: 1200 Wien, Dresdner Straße 75
Telefon: (01) 4000-92 280
Internet: <http://www.wien.gv.at/umwelt/gewerbetechnik/>
E-Mail: post@m36.magwien.gv.at

Magistratsabteilung 46

Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (MA 46) Zuständig für sämtliche Verkehrsangelegenheiten der Stadt Wien: z. B. Ampelanlagen, Wiener Radwegenetz, Tempo-30-Zonen, Wohnstraßen, Fußgängerzonen und entsprechende verkehrsstatistische Auswertungen.

Adresse: 1120 Wien, Niederhofstraße 21
Telefon: (01) 955 59
Internet: <http://www.wien.gv.at/verkehr/organisation/service/kundencenter.htm>
E-Mail: post@m46.magwien.gv.at

8.5.2 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:

- Der Ausbau des Radwegenetzes, um einerseits den Anreiz zur Benutzung des Fahrrads auch für Arbeitswege anzuheben bzw. andererseits die Attraktivität des Verkehrsangebots für RadfahrerInnen zu erhöhen.
- Kontinuierlicher Ausbau des Wiener U-Bahn-Netzes.
- Die Planung und Umsetzung von Lärmschutzprojekten entlang der Straßen auf Gemeindeebene sowie entlang der Bahnstrecken in Zusammenarbeit mit dem Bund.
- Die Umnutzung von Straßenzügen als Wohnstraße bzw. Fußgängerzone sowie die Verordnung neuer Tempo-30-Zonen im Wiener Stadtgebiet.
- Die Förderung von Lärmschutzfenstern entlang von Hauptstraßen A u. B, sofern die Grenzwerte bei Tag von 60 dB oder bei Nacht von 50 dB überschritten sind.
- Sachverständigentätigkeit der Wiener Umweltschutzabteilung – MA 22 bei lärmtechnischen Angelegenheiten in verschiedenen Verwaltungsverfahren (Gewerbe-, Bauverfahren, Veranstaltungswesen etc.).
- Die Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs mit moderner Beförderungsausstattung trägt ebenfalls dazu bei, gegenüber dem Pkw eine gute Alternative anzubieten.
- Parkraumbewirtschaftung, um unter anderem das Ausmaß des Parkplatzsuchaufwands zu reduzieren.
- Einsatz von schallgedämmten Fahrzeugen, Maschinen und Sammelbehältern durch die Magistratsabteilung 48.

8.5.3 Kooperative Verfahren zur Lärmsanierung

Funktionsweise des kooperativen Verfahrens zur Lärmsanierung:

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

Kooperatives Verfahren zur Lärmsanierung nach Grundsätzen der Local Agenda 21:

- 1) Ein Sanierungskonzept wird gemeinsam mit allen Akteurinnen und Akteuren festgelegt. In Pilotprojekten werden exemplarisch Lösungen für unterschiedliche Lärmfälle erarbeitet, die über die Projektdauer hinaus anwendbar sein sollen.
- 2) Das Aushandeln von Konflikten zwischen Lärmverursachern und Lärmbelästigten (wie Nachbarschaftslärm, Lärm in Parks und bei Grünflächen, Gastgewerbelärm, Verkehrslärm) ist Teil des Verfahrens zur kooperativen Lärmsanierung. Pilotprojekt war das 1999 von der EU geförderte LIFE-Projekt SYLVIE.

Ziele des kooperativen Verfahrens zur Lärmsanierung:

- ExpertInnengutachten beziehungsweise konventionelle Lärmsanierungsplanungen 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.

8.5.4 LärmOnlineInformationsSystem (LOIS)

Das **L**ärm**O**nline**I**nformations**S**ystem (LOIS) der Wiener Umweltschutzabteilung - MA 22 informiert rund um die Themen Lärm und Lärmvermeidung.

Das Ausmaß der Belastung durch Straßenverkehrslärm ist den strategischen Lärmkarten zu entnehmen. Als Vorläufer dieser Lärmkarten wurde seitens der MA 22 der Straßenlärmmmissionskataster seit bereits mehr als 10 Jahren zur Verfügung gestellt.

Im Straßenlärmmmissionskataster waren lediglich die Immissionspegel an der Baulinie dargestellt. während in den strategischen Lärmkarten die Immission flächenhaft angegeben wird.

8.5.5 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

9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPANUNG

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

Sämtliche bereits derzeit gesetzte und geplante Maßnahmen werden auch Teil der Aktionsplanung 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.

In den kommenden 5 Jahren wird der Schwerpunkt der Aktionsplanung insbesondere auf folgende Maßnahmen gelegt:

- **Errichtung von Lärmschutzwänden:**

Die bestehenden Ausbauprogramme der MA 28 werden fortgesetzt.

- **Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern:**

Im Zuge der Aktionsplanung zum Ballungsraum Wien wurde eine ExpertenInnen-Gruppe aus den Fachbereichen Medizin, Schalltechnik und Gemeindeforschung eingerichtet, die gegenständlich Grundlagen für ein erweitertes Programm u.a. zur Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern ausarbeitet.

- **Maßnahmen zum ruhenden Verkehr:**

Die Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs durch Parkraummanagement bringt aufgrund der kürzeren Wegstrecken auch eine Minderung der Lärmbelastung für die Bevölkerung. Daher wird der erfolgreiche Weg des Wiener Garagenprogramms und der Garagenförderungsaktion fortgesetzt, ebenso soll bis 2010 das Angebot der Park&Ride-Stellplätze auf 14.000 Stück erhöht werden.

- **Weitere Maßnahmen:**

- Der Ausbau des Radwegenetzes, um einerseits den Anreiz zur Benutzung des Fahrrads auch für Arbeitswege anzuheben bzw. andererseits die Attraktivität des Verkehrsangebots für RadfahrerInnen zu erhöhen.
- Kontinuierlicher Ausbau des Wiener U-Bahn-Netzes.
- Die Planung und Umsetzung von Lärmschutzprojekten entlang der Bahnstrecken in Zusammenarbeit mit dem Bund.
- Die Umnutzung von Straßenzügen als Wohnstraße bzw. Fußgängerzone sowie die Verordnung neuer Tempo-30-Zonen im Wiener Stadtgebiet.
- Sachverständigentätigkeit der Wiener Umweltschutzabteilung – MA 22 bei lärm-technischen Angelegenheiten in verschiedenen Verwaltungsverfahren (Gewerbe- und Bauverfahren, Veranstaltungswesen etc.).
- Die Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs mit moderner Beförderungsausstattung trägt ebenfalls dazu bei, gegenüber dem Pkw eine gute Alternative anzubieten.
- Einsatz von schallgedämmten Fahrzeugen, Maschinen und Sammelbehältern durch die Magistratsabteilung 48.

Viele dieser Maßnahmen beginnen erst in den kommenden Jahren Ihre Wirkung zu entfalten, weshalb eine fortlaufende Evaluierung und Adaptierung der Maßnahmen erfolgen wird.

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

10. ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN BEREICHEN

10.1 BESCHAFFUNGSWESEN DER STADT WIEN

Bei der Beschaffung von Fahrzeugen und Maschinen durch die MA 48 wird auch der Lärmschutz berücksichtigt. So ist z. B. bei Großkehrmaschinen nur mehr eine Schallemission von maximal 75 dB, A-bewertet zulässig. Müllsammelbehälter und vor allem Glassammelbehälter sind mit Schalldämmungen versehen.

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

bei Lkw (seit 2002)

- Nahfeldpegel
- Fahrgeräusch
- Motorbremsgeräusch
- Druckluftgeräusch
- Rundumgeräusch bei Messpunkt 2 und 6 Müllaufbauten
- Drehtrommelbewegung
- Drehtrommelbewegung inkl. Schüttungsbewegung
- stärkstes Betriebs-Abrollgeräusch bei 20 km/h
- stärkstes Betriebs-Abrollgeräusch bis 20 km/h

bei Pkw (seit 2003)

- Nahfeldpegel
- Fahrgeräusch

bei Kleinkehrmaschinen

- seit 2000 ist das Kriterium Lärm bei der Bewertung der Ausschreibung mit 11 % gewichtet

bei Großkehrmaschinen

- seit 2007 ist eine Lärmentwicklung von maximal 75 dB(A) zulässig

bei Radladern

- seit 2007 ist Lärm ein Zuschlagskriterium

bei Kleingeräten

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

In nachstehender Liste ist die Anzahl der ausgetauschten Fahrzeuge und Geräte seit Einführung der Zuschlagskriterien bzw. der letzten 2 Jahre ersichtlich.

Fahrzeug- bzw. Gerätebezeichnung	Jahr des Austausches	Stück	Austausch 2006 / 2007	Stück
Lkw	2002-2007	272	2006 / 2007	76
Pkw	2003-2007	568	2006 / 2007	229
Kleinkehrmaschinen	2000-2007	20	2006 / 2007	2
Großkehrmaschinen	-	-	2007	2
Radlader	-	-	2007	6

Straßenreinigung

- Kleinfahrzeuge: Lärminderung des Fahr- bzw. Abrollgeräusches durch Einsatz von Straßenreifen statt Rasenreifen
- die Mulden der MA 48 sind mit Kunststoffrollen ausgestattet
- Forcierung des Einsatzes von Dienstfahrräder statt Dienstkraftwagen

10.2 GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNGEN AN STADTSTRASSEN

Der Lärmpegel von Fahrzeugen ist unter anderem von der Geschwindigkeit abhängig. Je niedriger die Geschwindigkeit, umso leiser rollt das Fahrzeug. Auf folgenden Landes- und Gemeindestraßen wurden bereits Beschränkungen von Fahrtgeschwindigkeiten wie folgt getroffen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen von 60 km/h auf 50 km/h:

- B 1 Wientalstraße - Hackinger Kai - Hietzinger Kai - Schönbrunner Schloßstraße Fahrtrichtung Zentrum: von von Auhofstraße (vor Bräuhäuserbrücke) bis Grünbergstraße Fahrtrichtung stadtauswärts: Linke Wienzeile Hadikgasse, von Winkelmannstraße bis Hütteldorfer Brücke
- B 8 Wagramer Straße - Reichsbrücke - Lassallestraße von Donaustadtstraße bis Vorgartenstraße
- B 17 Triester Straße von Gudrunstraße bis Wienerbergstraße
- B 225 Grenzacker Straße von Laxenburger Straße bis Altes Landgut (Verteilerkreis Favoriten)
- Simmeringer Hauptstraße von Otto-Mraz-Weg bis S-Bahn Unterführung
- B 226 Gürtelbrücke - Adalbert-Stifter-Straße - Floridsdorfer Brücke - Floridsdorfer Hauptstraße bis Jedleseer Straße
- Telephonweg von Gundackergergasse bis Ostbahn
- Kaltenleutgebner Straße ab Hausnummer 14 Fahrtrichtung stadtauswärts
- Sieveringer Straße von Höhenstraße bis Sieveringer Straße 275

- Höhenstraße - Neuwaldegger Straße - Amundsenstraße
- Cobenzlgasse ab Höhenstraße (Länge: ca. 750 Meter in Richtung Zentrum)

Geschwindigkeitsbeschränkungen von 70 km/h auf 50 km/h:

- B 3 Katsushikastraße von Brünner Straße bis Steinheilgasse
- B 3 Groß-Enzersdorfer-Straße von Böckingstraße bis Lannesstraße
- B 3b Donaustadtstraße von Neuhaufenstraße bis Benatzkygasse
- B 14 Heiligenstädter Straße von Landesgrenze bis Nordknoten
- B 14 Handelskai von Nordknoten bis Floridsdorfer Brücke
- B 17 Triester Straße von Erlaaer Straße bis Wienerbergstraße
- Breitenleer Straße von Agavenweg bis Cassionestraße
- B 229 Rautenweg von S 2 bis Percostraße
- B 3 Prager Straße von Einzinger Gasse bis Landesgrenze
- B 8 Wagramer Straße von Zufahrt Deponie bis Landaugasse
- B 16 Himberger Straße von Tankstelle nach Rosiwalgasse bis Stierofen
- Leopoldsdorfer Straße von Rosiwalgasse bis Himberger Straße

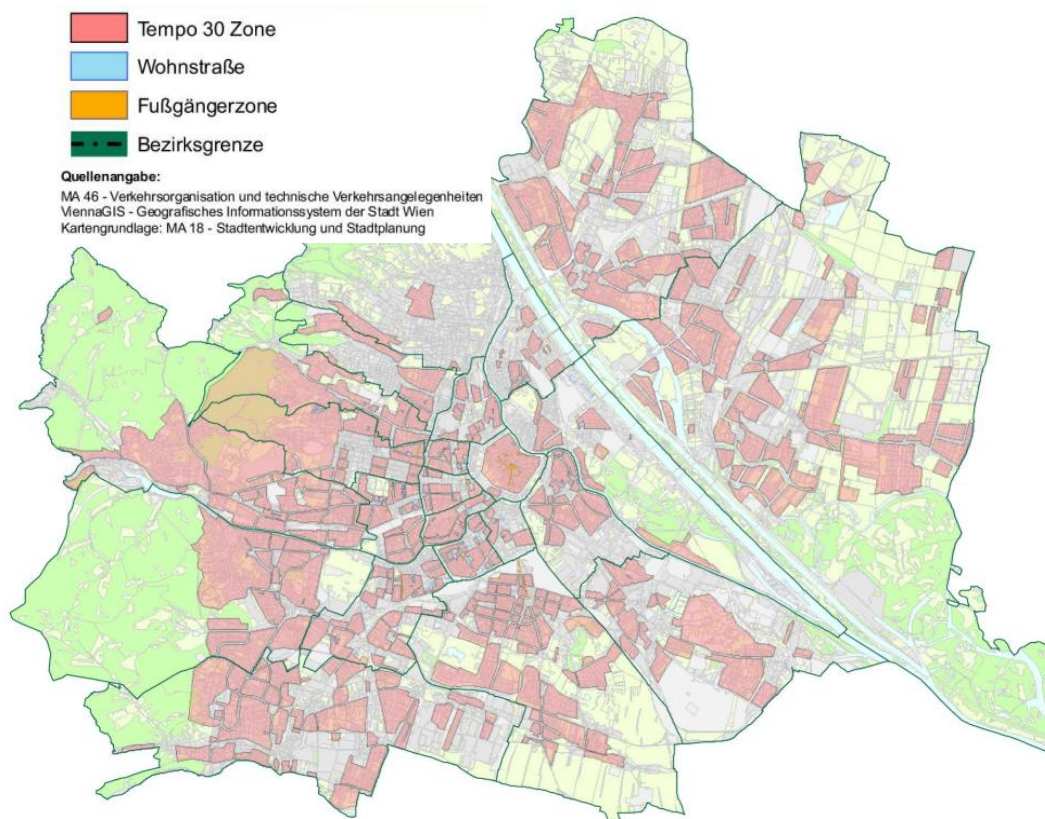
Geschwindigkeitsbeschränkungen von 100 km/h auf 50 km/h:

- Friedhofsweg von Süßenbrunner Hauptstraße bis Oleandergasse
- Breitenleer Straße von Schafgarbenweg bis Landesgrenze
- Alberner Straße von Zwicklgasse bis Sendnergasse
- Ailecgasse von Baudißgasse bis Mylius-Bluntschli-Straße

Geschwindigkeitsbeschränkungen von 50 km/h auf 30 km/h:

- Die ersten Tempo-30-Zonen wurden im Jahre 1987 auf einer Länge von 31 Kilometern realisiert.
- Pro Jahr kommen etwa 30 bis 100 Kilometer neue Tempo-30-Zonen dazu.
- Darüber hinaus gibt es 92 Wohnstraßen und 52 Fußgängerzonen.

Bild 13: Übersicht zu verkehrsberuhigten Zonen in Wien



AKTION "GRÜNE WELLE"

Neben der Reduktion der Fahrtgeschwindigkeiten führt auch eine Verstetigung des Verkehrsflusses (weniger Anfahr- und Bremsgeräusche) zur Lärminderung. Durch eine laufende Optimierung der Verkehrslichtsignalanlagen sorgt die Stadt Wien für eine möglichst hohe Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Neben den bereits bestehenden "Grünen Wellen" in Wien wurden am 10. Feb. 2006 folgende von der Tempo 50-Beschränkung betroffene Straßenabschnitte angepasst:

- B 1 Wientalstraße von Bräuhausbrücke bis Kennedybrücke (beide Richtungen)
- B 17 Triester Straße von Matzleinsdorfer Platz bis Wienerbergstraße
- B 8 Wagramer Straße von Erzherzog-Karl-Straße bis Reichsbrücke
- B 226 Adalbert-Stifter-Straße von Floridsdorfer Brücke bis Donaukanal
- B 3b Donaustadtstraße von Abfahrt A 23 (Knoten Kaisermühlen) bis Lange Allee

10.3 STADT- UND REGIONALENTWICKLUNGSSTRATEGIE

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

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

So soll bis 2020 der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf 25 % aller Wege gesenkt werden, der Anteil des Radverkehrs möglichst rasch auf 8 % und der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) von 34 % auf 40 % gesteigert werden.

Im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr wird die Änderung der Verkehrsmittelaufteilung zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr von derzeit 35 zu 65 % auf zukünftig 45 zu 55 % angestrebt.

Öffentlicher Raum:

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

In den letzten 27 Jahren wurde dieses Thema in Wien konsequent verfolgt. Daraus entstanden 370 realisierte Projekte mit ca. 3.100.000 m² Gesamtausmaß, 4.550 Baumpflanzungen, 105.000 m² neuen Grünflächen sowie 420.000 m² zusätzlichen Fußgängerflächen.

Ausbau der grenzüberschreitenden und regionalen Verkehrsbeziehungen – Infrastrukturausbaumaßnahmen:

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

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

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

Dies bedeutet, dass das bestehende Infrastrukturnetz in und um Wien in diesem neuen regionalen Kontext geplant werden muss.

Dies betrifft aber nicht nur die Infrastrukturelemente, sondern auch Vorhaben zur Attraktivierung der Intermodalität (Terminals und Bahnhöfe) sowie Vorhaben zur Verbesserung des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs.

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

Stadtverkehr in Wien:

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

Verkehrslenkungsmaßnahmen:

Unter Federführung der Stadt Wien soll im Projekt **VEMA** (Verkehrsmanagement Wien) eine Organisationsstruktur aufgebaut werden, die einen systematischen Informationsaustausch, die Zusammenführung und Nutzung von Verkehrsdaten und eine strategische Verkehrssteuerung gewährleistet.

Wien soll in zehn Jahren über ein modernes, intermodales und regionales Verkehrsinformationssystem verfügen. Zu den Kerndienstleistungen gehören die Informationen über Produkte und Serviceleistungen im Verkehr (z. B. Mobilitäts-Informationsgrundpaket für Neuzugezogene), Öffentlichkeitsarbeit und Marketing (ÖV-Betriebsticket, Car-Sharing, Car-Pooling, Telearbeit) sowie Bewusstseinsbildung, vor allem auch in Schulen.

10.4 KLIMASCHUTZPROGRAMM

Im Klimaschutzprogramm der Stadt Wien (**KliP** Wien) sind zwar keine direkten Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Das KliP enthält jedoch vor allem zu Handlungsfeld "Mobilität" etliche Maßnahmen, die als Nebeneffekt sicherlich auch zu einer Lärmverminderung beitragen.

Hauptanknüpfungspunkt für die Verringerung des klimaschädlichen CO₂-Ausstoßes ist die Reduktion des Verbrauchs fossiler Energieträger im Verkehr. Der im europäischen Vergleich mit rund 35 % relativ niedrige Anteil des Autoverkehrs an den Wegen soll bis zum Jahr 2020 auf 25 % reduziert werden.

Dafür müssen zahlreiche Maßnahmen, die im STEP 05 und im MPV03 angeführt sind, umgesetzt werden. Schwerpunkte sind dabei die weitere Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs, Verbesserungen der Radwegerelationen, Nutzungsqualität des öffentlichen Raumes vor allem in Hinblick auf den FußgängerInnenverkehr und eine zielorientierte und konsequente Parkraumpolitik.

10.5 ATTRAKTIVIERUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

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

Netzausbau - U-Bahnausbau

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.

Ampelbeeinflussung

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

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

Die Fahrzeuge melden sich automatisch über Datenfunk bei der Ampel an und erhalten grünes Licht. 2007 konnten bereits 27 % aller vom öffentlichen Verkehr befahrenen Ampelanlagen (in absoluten Zahlen 209 Ampeln) per Datenfunk beeinflusst werden.

Niederflurbusse

Die gesamte Busflotte ist auf Niederflurbusse umgestellt.

Bei Anruf Bus

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

Der Vorteil für die AnrainerInnen im Rufbusgebiet liegt auf der Hand: Nach 21 Uhr kreisen keine leeren Busse durch das Wohngebiet. Weniger Lärm und weniger Schadstoffe entstehen. Ein Rufbus verkehrt derzeit auf der Linie 24A.

Anrufsammeltaxi (ASTAX)

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

Die Fahrt mit dem ASTAX kostet den "normalen Tarif" (Kernzone 100) der Wiener Linien. Bei Verlassen der Stammstrecke sind zusätzlich zwei Euro zu bezahlen. Bei oftmaliger Inanspruchnahme des ASTAX ist ein Dauerauftrag möglich. Das Anrufsammeltaxi ist auf zwei Nachtbuslinien und fünf Buslinien unterwegs.

Aufzüge bei U-Bahnen

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

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

Derzeit werden die Straßenbahnhaltestellen nachgerüstet, bei denen die Straßenbahnen der Linien 62 und 18 sowie die Wiener Lokalbahn unter der Oberfläche unterwegs sind (USTRAB).

Mehr Sicherheit beim Ein- und Aussteigen

Ein möglichst ebenes Einsteigen in den Niederflerbus sowie eine gewisse Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs gewährleisten Haltestellenkaps oder Haltestellenaufdopplungen. Haltestellenaufdopplungen sind Fahrbahnhaltestellen mit Fahrbahnhebungen, die das Ein- und Aussteigen erleichtern. Trotzdem können KFZ während des Stationsaufenthaltes ein- und aussteigende Fahrgäste behindern.

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

Im Jahr 2007 waren 97 % der Straßenbahnhaltestellen und 95 % der Autobushaltestellen mit Bahnsteigkanten und Einstiegshilfen ausgestattet.

Eigene Gleiskörper und Busspuren

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

Der aktuelle Stand derzeit: Von den Straßenbahngleisen lagen im Jahr 2007 46 % auf einem eigenen Gleiskörper. Bei knapp 24 % ist der Gleisbereich durch Bodenmarkierungen von der restlichen Straßenfläche abgetrennt. Bei ca. 3 % gibt es die sogenannten "Wiener Schwellen".

Kraftfahrzeuge können so nicht mehr den Gleiskörper befahren und die "Bim" blockieren. Insgesamt wird bei ca. 73 % der Gleisanlagen eine Behinderung der Straßenbahn vermieden. Ungehinderte Fahrt gilt für Busse auf etwa 55,5 Kilometern Busspur.

Programm "Klimaorientierte Förderung"

Programmziele: Ausrichtung der Förderungspolitik auf Verkehr vermeidende Strukturen. Bis 2005 sollen alle bestehenden Förderungen auf ihre Verkehrswirkung untersucht und Schritt für Schritt bis spätestens 2010 entsprechend adaptiert werden.

Mobilitätsaspekte in der Wirtschaftsförderung wurden noch nicht geprüft. Dies soll jedoch im Jahr 2008 erfolgen.

Projekt "Autofreie Mustersiedlung"

Im Wohnungsbau ist für jede Wohneinheit ein Stellplatz zu errichten. Die Festsetzung eines Stellplatzregulativs im Bebauungsplan ist aber gemäß Wiener Garagengesetz möglich. Beim Projekt "Autofreie Mustersiedlung" verpflichteten sich die MieterInnen, auf ein eigenes Auto zu verzichten.

Die Automobilität in der Autofreien Mustersiedlung wurde durch das Car Sharing-System der Firma Denzeldrive sichergestellt. Mit den durch die Einsparung von 242 Autoabstellplätzen eingesparten Mitteln konnten verschiedene Gemeinschaftseinrichtungen wie Internetcafé, Tageselternzentrum, Fahrradwerkstatt, Jugendraum, Saunahaus, Kinderhaus und ähnliches, sowie ein großzügiges Grünraumangebot finanziert werden.

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

Zudem fördert die Stadt Wien mit einer Förderaktion für erdgasbetriebene Fahrzeuge den Einsatz umweltverträglicher Treibstoffe. Erdgasfahrzeuge emittieren im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen um bis zu 30 % weniger CO₂, um bis zu 90 % ozonbildende Gase und bis zu 85 % weniger Stickoxide.

Darüber hinaus spart Erdgas auch Kosten - es ist billiger als Benzin und Diesel. Bei Leistung und Sicherheit müssen keine Abstriche gemacht werden. CNG-Autos sind am modernsten Stand der Technik und bieten dieselben Standards wie herkömmliche Fahrzeuge.

Die Förderung erfolgt in Form einer einmaligen nicht rückzahlbaren Direktzahlung. Es gilt eine einheitliche Förderhöhe von 1000 Euro pro Fahrzeug für Privatkunden, Gewerbekunden und Taxiunternehmen. Die Förderung startete mit 1.6.2008.

Programm "Lebenswerte Stadt"

Grünraum, Fußgänger- und Radverkehr bekommen mehr Platz. Tempo-30-Zonen werden bis 2010 punktuell ergänzt. Auch die Errichtung der Fußgängerzonen in Wien geht zügig voran. Im Jahr 2006 betrug das Gesamtausmaß der Fußgängerzonen bereits 189.511 m² im Vergleich zu 171.489 m² im Jahr 2004.

Programm "Kommt Zeit - kommt Rad"

Der Radverkehrsanteil am Modal Split soll bis 2010 auf 8 % erhöht werden. Mehrzweckstreifen werden in allen geeigneten Straßen angelegt. Das Radfahren gegen die Einbahn soll im untergeordneten Straßennetz (bei geeignetem Fahrbahnquerschnitt) flächendeckend eingeführt werden.

Das Wiener Radwegenetz weist derzeit eine Gesamtlänge von 1.071 km auf. Das Radverkehrsnetz setzt sich aus verschiedenen Anlagearten zusammen.

Von den derzeit mehr als 1.000 km sind 63 % Radrouten (mit Radwegweisern beschildert) sowie Radrouten in verkehrsberuhigten Bereichen (allgemeines Fahrverbot ausgenommen RadfahrerInnen und AnrainerInnen), Wohnstraßen (alle Wiener Wohnstraßen) und Fußgängerzonen (Ausnahmeregelung für RadfahrerInnen), 19 % bauliche (Radweg, Geh- und Radweg) und 18 % markierte Anlagen (Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen und Radfahren gegen die Einbahn).

Außerdem gibt es in Wien bereits 2.022 Fahrradabstellanlagen, die mit insgesamt 8.989 Aktualisierung (Stand August 2007) 36 Bügeln ausgestattet sind. Ein nächster wichtiger Schritt wäre die durchgängige Ausstattung aller U-Bahnstationen und wichtiger Umsteigerelationen mit Radabstellanlagen.

Einen wesentlichen Beitrag zur vermehrten Nutzung des Fahrrades in Wien leistet das "City-Bike". Über 1.000 Räder können an 53 Bikestationen in ganz Wien entlehnt werden.

Die Rückgabe ist an jeder beliebigen Station möglich, unabhängig davon, wo die Fahrt begonnen wurde. Eine einmalige Registrierung und die Radbenutzungsdauer länger als eine Stunde kostet einen Euro.

Programm "Car Sharing"

Etwa 2.500 Car Sharing-Autos ersetzen 15.000 Privat-Pkw, bei einem dichten Netz von Standorten. Verglichen mit der Entwicklung in der Schweiz, mit einem Plus von 10.000 Car Sharing-Teilnehmern in zwei Jahren, könnten in Wien zum Jahr 2010 rund 50.000 WienerInnen am Car Sharing beteiligt sein und im Mobilitätsverbund fahren.

Der einzige Car Sharing-Anbieter in Wien ist die Firma Denzeldrive. Im Jahr 2006 waren in Wien 104 Fahrzeuge an 38 Standorten stationiert. (Im Jahr 2002 waren es noch 140 Fahrzeuge bei 51 Standorten). In Zukunft möchte sich die Firma Denzeldrive bewusst auf wenige zentrale Standorte konzentrieren.

So werden an den neuen Endstationen, die im Zuge des U-Bahn Ausbaus errichtet werden, bereits Car Sharing-Standorte geplant. Die KundInnenanzahl in Wien hat sich vom ersten Halbjahr 2002 um 3.487 auf 7.596 im ersten Halbjahr 2007 erhöht.

Das Ziel, im Jahr 2010 mit 2.500 Autos rund 50.000 WienerInnen als Car Sharing-Teilnehmer gewonnen zu haben, wird aus heutiger Sicht wohl verfehlt werden.

Es wird jedoch verstärkt an Verbesserungsvorschlägen gearbeitet, als Basis der Überarbeitung dienen internationale Analysen und Beispiele, z.B. wird in der Schweiz durch das "Mobility Car Sharing" Konzept (www.mobility.ch) an über 1.000 Standorten die Verknüpfung von Bahn und Mietauto geboten.

Eine Verknüpfung mit Car Sharing und dem öffentlichen Verkehr besteht durch die Kooperation von Denzeldrive mit den Wiener Linien und der ÖBB. InhaberInnen einer Jahresnetzkarte für Wien bzw. der ÖBB Vorteils card Mobil erhalten eine deutliche Vergünstigung der jährlichen Gebühr für die Teilnahme am Car Sharing.

Programm "Mobilitätsberatung"

Bis 2010 durchlaufen 300 Betriebe mit mehr als 50 MitarbeiterInnen und drei Viertel der Magistratsdienststellen eine Mobilitätsberatung und setzen Verbesserungsmaßnahmen um.

Es werden Anreize gesetzt, um den Bediensteten den Umweltverbund schmackhaft zu machen. Dadurch wird der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Arbeitswegeverkehr um 10 % reduziert. Im Jahr 2010 nutzen 2 % der Magistratsbediensteten freiwillig die Möglichkeit der Telearbeit zu Hause oder in Telecenters.

Bisher wurden 874 Mobilitätsberatungen von 371 Wiener Betrieben in Anspruch genommen. Die Mitarbeiterzahl dieser Betriebe beträgt allerdings nicht immer, wiegefordert, mindestens 50. Insgesamt konnten 524 Verbesserungsmaßnahmen im Mobilitätsbereich auch umgesetzt werden.

Die realisierten Projekte zielen vor allem auf die vermehrte Nutzung des Umweltverbundes ab. Der Anteil des MIV am Arbeitswegeverkehr konnte teilweise auch erheblich gesenkt werden. Alle Beratungen sind bisher Eigenleistungen des ÖkoBusinessPlans.

Im schulischen Bereich wird das Thema Mobilität derzeit vorrangig in Form von Verkehrserziehung in Zusammenhang mit Verkehrssicherheitstrainings wahrgenommen. Eine entsprechende Aktion wurde von der MA 46, dem ARBÖ Wien, der Landesverkehrsabteilung Wien der Polizei und dem Stadtschulrat für Wien in Kooperation mit dem Landesverband der Elternvereine ins Leben gerufen.

Die Wiener Linien bieten für Schüler der 2. bis 6. Schulstufe Schulungen zur Benutzung von Öffentlichen Verkehrsmittel mit Besichtigung von Bahnhöfen und Autobusgaragen, sowie Verkehrserziehung im Bereich der Schule und spezielle U-Bahn-schulungen schon für Kinder ab 3 Jahren an.

Programm "Bewusstseinsbildung"

Im Bereich Mobilität gibt es laufend begleitende Initiativen zur Information der Bevölkerung und zur Bewusstseinsbildung. In der Vergangenheit wurden etliche Infobroschüren, Flugblätter und Folder zum Klimaschutz produziert.

Die Bewusstseinsbildung im Bereich Mobilität wird seit 2005 auch stark durch die Klimaschutzinitiative des Lebensministeriums klima:aktiv->mobil forciert. Das KlIP Wien kooperiert mit dem klima:aktiv Programm.

Programm "EcoFahrweise"

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

Programm "CarPooling"

Bis 2010 sollen 10 % der Pkw-ArbeitspendlerInnen an Fahrgemeinschaften teilnehmen. Dadurch sollen die Verkehrszuwächse im MIV v.a. zu den Hauptstoßzeiten abgefangen oder überkompensiert werden.

Der Verkehrsverbund Ostregion (VOR) betreibt seit 2006 die neue Mitfahrbörse "Compano" (www.compano.at). Diese Mitfahrbörse ist seit Oktober 2006 online.

Die MD-KLI kooperiert diesbezüglich mit dem VOR. Bisher sind 300 Nutzer registriert, eine erste Abschätzung des Erfolges kann noch nicht vorgenommen werden.

Programm "Bio.Elektro"

Ein Prozent aller Kfz-km im Güter- und Pkw-Verkehr in Wien werden 2010 mit alternativ betriebenen Fahrzeugen zurückgelegt. Grundsätzlich bewähren sich Elektrofahrzeuge in Bereichen, in denen keine hohen Reichweiten erforderlich sind und lokale Emissionsfreiheit (Lärm und Abgas) erwünscht ist.

Daher werden im Krankenhausbereich durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen zur Ver- und Entsorgung und u.a. durch Parkraumbewirtschaftung vermehrt lärm- und abgasfreie Zonen geschaffen.

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.

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.

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 %

Zwangsläufig ergeben sich daher aus der nachfolgenden Darstellung Redundanzen und Überschneidungen mit den vorhergehenden Kapiteln.

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 Wirtschaftlich-

keit in der Mobilitätsabwicklung ist die Einbeziehung der externen Kosten (Umweltfolgekosten).

Akzeptanz

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

Kooperation

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

Innovation

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

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

Straßennetz und öffentlicher Raum

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

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

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

Im europäischen Kontext soll Wien in seiner Funktion als TEN-Knoten weiterentwickelt werden. Für internationale Busverbindungen ist ein zentraler Busbahnhof erforderlich. Der Westbahnhof, als Fern- und Nahverkehrsknoten unverzichtbar, soll im Zuge der Bahnhofsoffensive attraktiver gestaltet werden.

Hinsichtlich der Frequenz soll das Angebot zu den regionalen Zentren der Landeshauptstädte und im Fernverkehr zu den EU-Beitrittsstaaten deutlich verbessert werden.

Für die kleinräumige und flächenhafte Erschließung ist ein attraktives Regionalbusangebot erforderlich, wobei die Erreichbarkeit der Endstellen dieser Regionalbusse - an den zukünftigen Endstellen des öffentlichen Verkehrsnetzes in Wien - durch die Einrichtung von Regionalbuskorridoren unterstützt werden soll.

Motorisierter Individualverkehr

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

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

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

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

Ruhender Verkehr

Durch die im Jahr 1994 eingeführte Parkraumbewirtschaftung konnte der Verkehr in den Bezirken 1 bis 9 und 20 durch die Verringerung von Dauerparkern und Parkplatzsuchenden reduziert und die Parkraumsituation der Wohnbevölkerung verbessert werden. Zeitgleich wurde das Wiener Garagenprogramm entwickelt.

Die Parkraumpolitik soll dazu beitragen, Gestaltungs- und Nutzungsspielräume im öffentlichen Straßenraum zu erhöhen. Stadterweiterungsgebiete sollen von vornherein fußgängergerecht und qualitativ hochwertig gestaltet werden. Für die Fahrzeuge der BewohnerInnen und der ansässigen Betriebe sollen ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen. Mithilfe der Parkraumpolitik soll der Kfz-Verkehr reduziert werden.

Um eine hohe Lebensqualität im dicht bebauten Stadtgebiet zu schaffen oder zu erhalten, wird grundsätzlich angestrebt, dass Dauerparkplätze von der Straße in Garagen bzw. auf private Stellplätze verlagert werden.

Bei der Errichtung neuer Garagen sind im Umkreis von 500 m die Stellplätze in Abstimmung mit der vorhandenen Stellplatzauslastung im öffentlichen Raum zu verringern.

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

Hinsichtlich der Organisation des Stellplatzangebotes im öffentlichen Straßenraum soll die Errichtung und Nutzung privater Stellplätze sowie das Garagenprogramm und das Sonderprogramm zur Garagenförderung ("Volksgaragen") weiterentwickelt werden.

In den nächsten Jahren sind weitere P&R-Anlagen an peripheren Stationen hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel notwendig, damit ArbeitnehmerInnen aus den Wiener Stadtrandgebieten und dem Umland verstärkt auf die Öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen.

Innerhalb des Wiener Stadtgebiets sind derzeit ca. 5.800 P&R-Stellplätze verfügbar. Bis 2010 soll das Angebot auf ca. 14.000 P&R-Stellplätze erhöht werden. Weitere Anlagen sind langfristig vor allem an den verlängerten U-Bahn-Linien vorzusehen.

Darüber hinaus sollten in Kooperation mit dem Land Niederösterreich jene P&R-Anlagen ausgebaut werden, die den niederösterreichischen PendlerInnen bereits in ihrer Wohnregion das Umsteigen in die S-Bahn erleichtern.

Ergänzend zu den Park & Ride-Anlagen in der Region sollen auch Park & Drive-Plätze an ausgewählten Parkplätzen des hochrangigen Straßennetzes außerhalb von Wien angelegt werden, die die Bildung von Fahrgemeinschaften erleichtern.

Die Wiener Parkraumbewirtschaftung ist ein besonders wirksames Instrument der städtischen Verkehrspolitik, sie ist auch im internationalen Vergleich sehr erfolgreich. Gebührenpflichtiges Parken soll in Zukunft auch ohne zeitliche Beschränkung möglich sein.

Jedoch steht und fällt die Parkraumpolitik mit der Überwachung. Im Sinne der Verkehrssicherheit und der Freihaltung der Wege für FußgängerInnen soll die Kontrolle des öffentlichen Parkraums in Zukunft ausgebaut werden.

Zur Steuerung des Kfz-Verkehrs wird auch eine Begrenzung der privaten Stellplätze bei Betrieben, Bürohäusern oder Einkaufszentren vorgeschlagen. Dafür können grundsätzlich hoheitliche und fiskalische Steuerungsinstrumente (z.B. Einführung von Stellplatzobergrenzen, Verkehrserregerabgabe) angewendet werden.

All jene Maßnahmen müssen aber unbedingt mit Niederösterreich und den Umlandgemeinden abgestimmt werden, um eine Abwanderung jener Betriebe, für die eine gute Erreichbarkeit mit dem Kfz wichtig ist, ins niederösterreichische Umland hintanzuhalten.

Erfolgsmaßstäbe und Erfolgskontrolle (mit Bezug auf Straßenverkehr)

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

Handlungsschwerpunkte	prioritäre Maßnahmen
Sichere Mobilität (Vision Zero)	Section Control, digitale Überwachungskameras, Sanierung von Unfallhäufungsstellen, Lichtoffensive, Schutzwegpläne, Radfahrprüfung an Volksschulen, Safety Audit bei Planungen, seniorengerechte Gestaltung des Straßenraums
Platz da	<ul style="list-style-type: none"> • Musterkreuzungen, 50-Orte-Programm • Attraktivierung des öffentlichen Raums bei Garagenbau (Volksgaragen) • Laufende Qualitätsverbesserung
Riesen Radverkehr	Ausbauschwerpunkt Hauptradwegenetz: Ausbau und Bestandssanierung, 5-Jahresprogramm mit 30 Mio. Euro
Halt nur bei Haltestellen	Bevorrangung und Beschleunigung des ÖV auf Linienlänge
Mobilität mit System	Verkehrsmanagement, Mobilitätsberatung (z. B. Call Center Verkehr), Car Sharing, Fahrgemeinschaften, Bewusstseinsbildung
Logistik-Kompetenz	<ul style="list-style-type: none"> • Güterterminals Wien-Inzersdorf, Wien-Freudenau, City-Logistik • "Ladezonenmanagement": z.B. gebündelte Lieferzeiten in Einkaufsstraßen

Darüber hinaus werden bereits begonnene Programme und Vorhaben weitergeführt. Dazu zählen vor allem die ...

- Errichtung von 5.000 bis 6.000 zusätzlichen gewerblichen Stellplätzen bis 2010
- Errichtung von ca. 8.000 Park & Ride-Stellplätzen bis 2010 in Wien und 5.200 Stellplätzen in der Region
- Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung für die Außenbezirke: Pilotprojekt Stadthalle
- Anpassung rechtlicher, steuerlicher, finanzieller Lenkungsinstrumente zur besseren Umsetzung der verkehrspolitischen Grundsätze und Ziele

Finanzierung (mit Bezug auf Straßenverkehrsprojekte)

Die Finanzierung der Investitionsvorhaben geschieht auf unterschiedliche Art und Weise:

- Für die Bundesstraßen A und S erfolgt die Finanzierung durch die ASFINAG.

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

Lärmarme Reifen

Die größte Quelle des Verkehrslärms ist die von Autoreifen bei einer Geschwindigkeit über 30 km/h, die durch eine Überarbeitung der jeweiligen Reifen-Geräuschvorschrift (2001/43/EC) beeinflusst werden kann.

Die europäische Umweltagentur (European Environment Agency) hat die Präsidentschaft ersucht, den Druck der Kommission aufrechtzuerhalten, die vor hat, eine neue Reifen-Geräuschvorschrift 2008 vorzulegen und besonders den Umweltrat vom Oktober 2007 in Betracht ziehend, wo viele Mitgliedstaaten ihre Unterstützung für strenge Reifen-geräuschgrenzwerte ausdrückten.

Die europäische Umweltagentur (European Environment Agency) fordert insbesondere:

- den Vorschlag der FEHRL (Forum of European National Highway Research Laboratories) auf Reduzierung des Geräuschlimits um bis zu 6,6 dB(A) zu unterstützen, was den Straßenverkehr um 2-3 dB(A) leiser machen würde.
- Die Reduktion des Reifengeräusches auf diesen empfohlenen Level würde auch Einfluss auf die Straßensicherheit und den Energieverbrauch haben und würde weiters die Aktionspläne basierend auf der EU Vorschrift 2002/49/EC für Umgebungslärm ergänzen.
- strengere Voraussetzungen für den Rollwiderstand von 10 kg/Tonne für C1 und C2-Reifen (Auto und leichter Kombi) vorzuschlagen.
- zu verlangen, dass die Kommission die Bewertung der Vorschrift innerhalb des Mandats der Präsidentschaft vollendet und einen schnellen gesetzgebenden Prozess dafür zusichert.
- die Weiterentwicklung und Einführung eines Qualitätsetiketts für Reifen einzufordern, auf dem Energieeffizienz, Rollwiderstand, Geräuschniveaus und Sicherheitsparameter angeführt sind.

Die Kennzeichnung lärmarmen Reifen ist, da diese einen niedrigeren Rollwiderstand aufweisen, auch ein Thema des Programms "Urbane Luft Initiative" (**ULI**) in Wien.

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.

Um die Förderung von objektseitigen Schallschutz für die belastete Bevölkerung attraktiver zu gestalten, wird derzeit ein neues Modell für die Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern ausgearbeitet mit dem Ziel, eine wesentliche Steigerung der Inanspruchnahme der zur Förderung stehenden Mittel zu erreichen.

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

Die Wirksamkeit der Maßnahmen des Aktionsplanes wird durch die, im Jahr 2012 zu erstellenden strategische Lärmkarten dokumentiert. Hinsichtlich der durch Schallschutzfenster und/oder Schalldämmlüfter geschützten Objekte ist die Führung eines getrennten Katasters erforderlich.

Die Auswertung der Anzahl geschützter Personen erfolgt Gebäudebezogen.

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

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

15. BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN

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

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 Materengesetzen 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 der Stadt Wien enthält keine Maßnahmen oder Aktivitäten, die den Rahmen für künftige Genehmigungen von Vorhaben bilden, die im UVP-G 2000 angeführt sind, oder die voraussichtlich Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete haben. Jene Maßnahme des Teil-Aktionsplans, die voraussichtlich die weitreichendsten Wirkungen entfalten wird, ist der vorgesehene Austausch von Fenstern. Weder durch diese noch durch andere der vorgesehenen Maßnahmen sind jedoch erhebliche, insbesondere negative, Umweltauswirkungen zu erwarten.

16. KURZE ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPANS

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

Die Stadt Wien hat bisher entlang von Straßen rund 8.800 m Lärmschutzwände mit einer Fläche von etwa 31.000 m² errichtet. Darunter auch Sonderkonstruktionen wie die Lärmschutzwand am Theodor-Körner-Hof die mit Fotovoltaik ausgestattet ist und die höchste Lärmschutzwand in Wien darstellt.

Weiters werden Schallschutzfenster auch mit Schalldämmlüftern entlang der Wiener Hauptstraßen gefördert. Da die Stadt Wien bemüht ist die Lärmbelastung für die BürgerInnen möglichst gering zu halten, werden die bisher gesetzten Maßnahmen weitergeführt. Bei der Förderung von Schallschutzfenstern ist derzeit ein Forschungsvorhaben für eine effizientere und KundInnen gerechtere Förderung in Gange.

Weiters wird versucht durch Druck auf die Kommission entsprechende Reduktionen bei den Reifengeräuschen – welche technisch in erheblichen Ausmaß möglich wären – europaweit rechtlich umzusetzen, sodass eine weitere Reduktion des Verkehrslärms die langfristige Folge wäre.

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