



© MA 28

▲ Praterstern

Wir bauen auf die Umwelt

„Durch die Eröffnung des Robert-Hochner-Parks wurde der öffentliche Grünraum im Teilentwicklungsgebiet St. Marx vergrößert.“

MA 21A – Stadtteilplanung und Flächennutzung Innen-West

„Beginnend mit Juli 2009 haben wir den Startschuss für insgesamt 14 neue Kanalbauprojekte in Wien Donaustadt gegeben.“

Wien Kanal

„In den Masterplan Verkehr wurden neue Straßenbahnverbindungen im 21. und 22. Bezirk aufgenommen.“

MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

„Für die barrierefreie Benützung des öffentlichen Raumes haben wir 2008/2009 rund 400 Gehsteigabsenkungen neu errichtet.“

MA 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau

„Derzeit erarbeiten wir, gemeinsam mit ÖkoKauf Wien, eine Planungsgrundlage für den ökologischen Leitungsbau.“

MA 29 – Brückenbau und Grundbau

MA 21A

Grün- und Freiräume in der Flächenwidmung und Stadtteilplanung

Die Schaffung attraktiver Grün- und Freiräume ist zu einem zentralen Bestandteil jeder städtebaulichen Planung in Wien geworden, sei es die Aufwertung bestehender Siedlungsgebiete oder die Schaffung neuer Stadtviertel auf ehemaligen Industrie-, Militär- oder Bahnarealen. Anhand konkreter Beispiele kann gezeigt werden, dass dabei in allen Entwicklungsschritten – der konzeptiven Planung, der Flächenwidmung und der Realisierung – große Fortschritte erzielt wurden:

Eine „grüne“ Fußgänger-Verbindung von der U6-Station Alser Straße bis zum Alten AKH

Nach der Umgestaltung des Zimmermannplatzes sollen als nächste Schritte zur Schaffung einer „grünen“ Fußgänger-Verbindung – von der U6-Station Alser Straße über Zimmermannplatz, Gerda-Matejka-Felden-Park, Viktor-Frankl-Park zum Alten AKH – eine Ausgestaltung des Gerda-Matejka-Felden-Parks, ein Umbau des Vorplatzes der Volksschule Gilgegasse sowie die Herstellung eines barrierefreien Durchgangs zwischen Gilgegasse und Gerda-Matejka-Felden-Park erfolgen. Darüber hinaus wird ein Durchgang zwischen Mariannengasse und Viktor-Frankl-Park errichtet.

Weiters sind die Ausgestaltung des Viktor-Frankl-Parks und die Öffnung der restlichen bestehenden gewidmeten Durchgänge zu dieser öffentlichen Grünfläche zukünftig ebenso vorgesehen. Eine Fortsetzung findet diese fußläufige Verbindung über das Alte AKH und den Sportplatz bzw. den Wohngarten Sensengasse bis zum Arne-Carlsson-Park.

Initiative Leitbild Grinzing

Im Zuge der Initiative Leitbild Grinzing wird gemeinsam mit den ortsansässigen Bürgerinnen und Bürgern ein Zukunftsplan entwickelt.

Die Bevölkerung ist eingeladen, ihre Anliegen, Wünsche und Ideen unmittelbar in den Prozess einzubringen. In den Arbeitskreisen Ortsbild, Wirtschaft und Öffentlicher Raum & Verkehr werden für Grinzing jeweils konkrete Maßnahmen entwickelt. Die Arbeitskreise werden in fachlicher Hinsicht von den einzelnen Fachdienststellen des Magistrats, der Wirtschafts- und Arbeiterkammer sowie dem Bundesdenkmalamt begleitet.



▲ Grinzing

◀ Seestadt Aspern



© schreinerkastler.at/wien3420 AG

Wichtige Kernpunkte dabei sind:

- Sicherung des historisch gewachsenen Ortsbildes
- Stärkung der traditionellen Gewerbebetriebe
- Maßnahmen für nachhaltige Verkehrsberuhigung
- Wiederbelebung der Kernzone im Bereich der Kirche
- Schutz und stabile Nutzung für die Rebflächen

Städtebauliches Leitbild Nordwestbahnhof

Der Nordwestbahnhof mit seiner hervorragenden Lage zu Innenstadt, Augarten und rechtem Donauufer wird derzeit noch als Frachtenbahnhof genutzt. Bis 2025 soll auf dem Areal ein neuer Stadtteil entstehen, der alle Qualitäten des innerstädtischen Wohnens und Arbeitens mit höchstem Freizeit- und Erholungswert vereinen soll. Herzstück dieses Stadtviertels ist eine Grüne Mitte, ein multifunktionaler zentraler Freiraum. Die Neunutzung des Nordwestbahnhofes bietet die historisch einmalige Chance, die bislang getrennten Bezirkshälften der Brigittenau zu verweben und zu verbinden. Orientierungsrahmen für zukünftige Planungen ist das im Herbst 2008 beschlossene städtebauliche Leitbild.

Um die frühzeitige Einbeziehung von Umweltbelangen in die städtebauliche Planung zu gewährleisten, behandelt das Leitbild diverse Themenfelder zu Ökologie und Energieeffizienz. Neben allgemeinen Zielen wie energie- und materialsparendem Bauen und umweltbewusster Verkehrs-

erschließung werden z. B. Standorte möglicher Fotovoltaikanlagen oder geothermischer Heizzentralen beispielhaft dargestellt. Auch die anvisierte städtebauliche Struktur unterstreicht den hohen Stellenwert ökologischer Aspekte – etwa durch Minimierung der versiegelten Flächen und durch Förderung der kompakten Bauweise.

Leitbild Augarten

Der rund 52 ha große Augarten erfüllt zahlreiche ökologische Funktionen, beispielsweise betreffend Grundwasserhaushalt, Fauna und Flora oder Verbesserung des Stadtklimas. Daneben beherbergt er auch diverse Sporteinrichtungen sowie traditionsreiche Institutionen und Betriebe mit unterschiedlichen Interessen. Zukünftige dynamische Entwicklungen im Umfeld (Stadtentwicklungszone Nordbahnhof) werden zudem zu einem steigenden Nutzungsdruck durch Erholungssuchende im Augarten führen. Als Ergebnis eines vom Wiener Gemeinderat initiierten Leitbildprozesses wurde ein Maßnahmenkatalog mit Vorschlägen und Konzepten zur weiteren Entwicklung des Augartens und dessen Umfeldes entwickelt, an deren Umsetzung derzeit von Seiten der Dienststellen des Bundes und der Stadt Wien gearbeitet wird.

Eröffnung des Robert-Hochner-Parks

Im September 2009 wurde im 3. Bezirk, im Teilentwicklungsgebiet St. Marx, der Robert-Hochner-Park als Bestandteil des Grünordnungsplanes für die Entwicklungszone Erdberger Mais eröffnet.

Robert-Hochner-Park ►



© MA 21A

Durch die Ausgestaltungsmaßnahmen auf dieser Fläche wurde der öffentliche Grünraum im Teilentwicklungsgebiet St. Marx vergrößert, und zusammen mit dem neu gestalteten umliegenden Straßenraum sind die Aufenthaltsqualität und das Nutzungsangebot in dem – auch betrieblich intensiv genutzten – Stadtteil deutlich verbessert worden.

Zur Attraktivierung der Aufenthaltsräume wurden neue, unkonventionelle, kreative, farbige Vegetationsbilder entwickelt, die in Bezug zur Geschichte und Nutzung des Stadtviertels stehen. Als Gestaltungsprinzip gilt die barrierefreie Ausgestaltung des Parkraums, wodurch die Aspekte von Gender-Mainstreaming angewendet werden. Um modernen ökologischen Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen, wurden im Bereich der Parkanlage Regenwasserversickerungsschächte und unterirdische Regenwasserspeicher (Zisternen) für die benachbarten Bauten errichtet. Diese sollen bei Trockenphasen zur Bewässerung der Parkanlage genutzt werden.

Zielgebiet Wiental

Im laufenden Prozess zur Erstellung eines Leitbildes für das Zielgebiet Wiental werden mehrere umweltrelevante Zielsetzungen verfolgt: Im naturräumlich geprägten äußeren Abschnitt des Wientals soll die Funktion als Erholungsraum und Ausgangspunkt in den Wienerwald sowie die landschaftsräumliche Verknüpfung mit dem Grüngürtel Wienerwald gestärkt werden. Zudem soll auch innerhalb des Stadtgebietes die Erlebbarkeit der Flusslandschaft erhalten bzw. verbessert werden. Einen wesentlichen Aspekt im Zielgebietsprozess stellt die Aufwertung des öffentlichen Raums und Verbesserung des bestehenden Fuß- und Radwegesystems dar. Dafür stellen insbesondere die für 2010 vorgesehene Errichtung des „Wienfluss-Radweges“ sowie neue Stegverbindungen (Astgasse/Fleschgasse; Margaretengürtel) wesentliche Ansatzpunkte dar.

Wien Kanal

Das öffentliche, rund 2.400 Kilometer lange Kanalnetz in Wien bewältigt pro Jahr rd. 200 Millionen Kubikmeter Abwasser. Wien Kanal sorgt mit ihren 505 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dabei für aktiven Gewässerschutz. Einen besonderen Schwerpunkt stellen in den Jahren 2008 und 2009 die Fertigstellung des Prager Straße Sammelkanals und das Projekt „Hydrodynamisches Abflussmodell Wien“ dar. Der Schwerpunkt für 2010 und die folgenden Jahre liegt im Kanalnetzausbau im 22. Bezirk.



© Wien Kanal

▲ Harter Job in Wiens Kanälen

Hydrodynamisches Abflussmodell Wien

Maßnahmen zur stetigen Verbesserung der Abwasserentsorgung und des Gewässerschutzes können nur dann sinnvoll geplant werden, wenn ausreichend genaue Daten über den Bestand, die Funktionsweise und das Betriebsverhalten des Entwässerungssystems vorliegen. Das gilt umso mehr für die Simulation von Abflussvorgängen im Kanalsystem. Die relativ neuartige Berechnungsmethode mittels eines „Hydrodynamischen Abflussmodells“ ermöglicht es, verschiedenste Simulationen am Kanalnetz durchzuführen, ohne wirkliche Eingriffe in der Natur vornehmen zu müssen. Vor allem im bestehenden Kanalnetz kann bei dieser Methode auf Problemstellungen, wie die immer häufiger auftretenden kurzzeitigen Starkregenereignisse, besonders gut eingegangen werden.



© Wien Kanal

▲ Die Wiener Kanalarbeiter – Umweltschutz in den Tiefen der Stadt

Weitere Analysen geben dem Kanalnetzbetreiber Hinweise, wie empfindlich das Entwässerungssystem auf Vergrößerungen oder Umbau reagiert, wo Gefährdungspotenzial vorhanden und damit Vorsicht geboten ist oder wo Reserven vorhanden sind. Die richtige Interpretation der Ergebnisse stellt eine wertvolle Grundlage für den Betrieb, die Erhaltung und die Erweiterung des Wiener Kanalnetzes dar. Erste projektbegleitende Simulationen haben bereits gezeigt, dass damit ein wichtiger Weg für die Zukunft als moderner Abwasserentsorger eingeschlagen wurde.

Prager Straße Sammelkanal – Lückenschluss in Floridsdorf

Im Jahr 2008 wurden insgesamt 10 Kilometer Kanalneubau fertiggestellt. Darunter befand sich auch der 3. Bauabschnitt des Prager Straßen Sammelkanals, mit dem die letzte Lücke im Hauptsammelkanalnetz im 21. Bezirk geschlossen wurde. Das rund ein Kilometer lange Teilstück in der Ödenburger Straße bildet dabei den Abschluss der 1985 beschlossenen Kanalnetzerweiterung im Einzugsbereich der Brünner und der Prager Straße.

Ausbauprogramm Donaustadt

Beginnend mit Juli 2009 hat Wien Kanal den Startschuss für insgesamt 14 neue Kanalbauprojekte in Wien Donaustadt gegeben. Mit Fertigstellung aller Projekte im Jahr 2013 wird das Kanalnetz in der Donaustadt um insgesamt 23 Kilometer öffentlichen Kanal gewachsen sein. Rund 1.200 weitere Haushalte werden dann an das Kanalnetz angeschlossen sein.

Besonderes Augenmerk wird auf den ökologischen Aspekt gelenkt. Dort, wo es möglich ist, wird nicht verschmutztes Niederschlagswasser wie Dach- oder Hofwasser an Ort und Stelle versickert und nicht in die Kanalisation eingeleitet. Damit wird das Wasser nicht seinem natürlichen Kreislauf entzogen, sondern wieder dem Grundwasserhaushalt zugeführt.

Mit dem Ausbauprogramm stellt man sich auch den Anforderungen an eine wachsende Metropole. Aus dem Gebiet der zukünftigen Seestadt Aspern, immerhin so groß wie der 7. und 8. Wiener Gemeindebezirk, werden zukünftig bei Trockenwetter mehr als 300 Liter Abwasser pro Sekunde aus Haushalt und Gewerbe über das Kanalnetz sicher und umweltgerecht zur Hauptkläranlage Wien transportiert.

Kanalneubau, Kanalerneuerung, Kanalerhaltung

Jedes Jahr werden in Wien mehrere Kilometer Abwasserkanäle neu errichtet, um auch die letzten Wohngebiete der Stadt an das kommunale Kanalsystem anzuschließen. In den Jahren 2008 und 2009 wuchs das Wiener Kanalnetz um insgesamt 19 Kilometer, womit ein Anschließungsgrad von 99% aller Haushalte gegeben ist.

Insgesamt 890 Kanalbaustellen kleineren Umfanges wurden in den vergangenen zwei Jahren zur Erhaltung des Kanalnetzes durchgeführt. Die Entscheidungsgrundlage für diese Erhaltungsarbeiten lieferte die laufende Inspektion der Kanäle durch die MitarbeiterInnen von Wien Kanal. So wurden alleine 2008 und 2009 rund 278 Kilometer Rohrkanäle mit Kanalkameras untersucht.

Im Einsatz für aktiven Umweltschutz

Gewässerschutz und BürgerInnenservice gehen bei Wien Kanal Hand in Hand. Insgesamt konnten in den vergangenen zwei Jahren rund 5.900 Verstopfungen erfolgreich behoben werden. Rund 550 Dichtheitsproben und Kanaluntersuchungen haben dazu beigetragen, einer Verunreinigung des Grundwassers durch schadhafte Hauskanalanlagen vorzubeugen. Circa 8.500 Tonnen abgelagertes Material wurden im Zuge von Reinigungsarbeiten in den vergangenen beiden Jahren aus dem Kanalsystem gefördert und umweltgerecht entsorgt. Zusätzliche 1.600 Tonnen Material fielen bei der Reinigung von Abscheideranlagen, wie z. B. Öl-, Benzin- oder Fettabscheidern, an und wurden ebenfalls einer umweltgerechten Entsorgung zugeführt.

MA 18

Betriebliche Abwässer

Bei sämtlichen Abwassereinleitungen aus Betrieben sind mit Inkrafttreten der Indirekteinleiterverordnung (IEV) die Grenzwerte der branchenspezifischen bzw. der allgemeinen Abwasseremissionsverordnung einzuhalten. Seit 1998 wird die Beschaffenheit von betrieblichen Abwässern gemäß IEV von Wien Kanal überwacht. Im Zuge dieser Überwachung werden jährlich bei mehr als 1.000 Firmen rund 4.100 Abwasserproben gezogen und rund 9.500 Einzelanalysen durchgeführt.

Vor dem Hintergrund einer dynamischen Bevölkerungsentwicklung, der aktuellen Wirtschaftslage, aber auch gesellschaftspolitischer Trends ist Stadtentwicklung eine besondere Herausforderung. Speziellen Fokus legt die MA 18 dabei auf eine nachhaltige Entwicklung, um die hohe Wiener Lebens- und Umweltqualität auch für künftige Generationen zu sichern.

Stadtentwicklungsplan STEP 05 – Fortschrittsbericht 2010

Der Wiener Stadtentwicklungsplan 2005 (STEP 05) ist gemäß Gemeinderatsbeschluss fortzuschreiben und hinsichtlich seiner Zielvorgaben, aber auch seiner Umsetzung zu überprüfen. Dabei wird vor allem auch auf mögliche geänderte Rahmenbedingungen im ökologischen Bereich geachtet.

www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/index.html

Nachhaltige Entwicklung in der Region

Das von der MA 18 unterstützte Stadt-Umland-Management (SUM) ist vor allem als Koordinierungsstelle für Fragen der Regionalentwicklung tätig und setzt Initiativen zur Zusammenarbeit zwischen Wien und seinen Umlandgemeinden, um eine nachhaltige Entwicklung in diesem Raum zu erreichen. Vor dem Hintergrund der Bevölkerungsprognose wird von der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) u. a. eine Strategie für die räumliche Entwicklung der Ostregion (SRO) erarbeitet. Von den Bearbeitungsmodulen wurde v. a. der „Atlas der wachsenden Stadtregion Wien“ fertiggestellt.

Mobil in Wien – Masterplan Verkehr 03/08 (MPV)

Ziel des Masterplanes Verkehr 2003, der 2008 einer Evaluierung unterzogen wurde, ist eine weitere Verbesserung des Modal Split zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsarten.

www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/index.html

U-Bahn-Verlängerungen

Die U1 wird bis nach Rothneusiedl verlängert. Die generelle Planung wurde 2008 abgeschlossen. Damit wird u. a. ermöglicht, dass der neue Stadtteil in Rothneusiedl optimal auf den ÖV abgestimmt werden kann.

Vordringlich ist auch die Verlängerung der U2 von der Aspernstraße bis in die Seestadt Aspern. 2009 wurde von den Wiener Linien der Spatenstich durchgeführt. Damit kann der neue Stadtteil bereits 2013 einen hochrangigen ÖV-Anschluss aufweisen.

Straßenbahnlinien 25 und 26

Im MPV wurden neue Straßenbahntangenten im 21. und 22. Bezirk aufgenommen. Eine neue Linie 25 soll Floridsdorf und Kagran direkt verbinden. Das Projekt zur Verlängerung der Linie 26 von Kagran bis ins Hausfeld wurde bereits an die Wiener Linien übergeben. Beide Linien werden gleichzeitig mit der U2-Nord fertiggestellt.

Hauptbahnhof Wien

Das Konzept sieht zwei verkehrsberuhigte Vorplätze vor. Die Anbindung des Bahnhofs an den öffentlichen Verkehr erfolgt durch U1 und S-Bahnen, die des Stadtteils u. a. durch den Ausbau der U2 nach Süden. Die Linie D wird verlängert, das Radwegenetz massiv ergänzt, und erstmals wird es auf einem Wiener Bahnhof eine Radgarage geben.

www.hauptbahnhof-wien.at

Verkehrsmodell Wien

Das Verkehrsmodell der MA 18 ermöglicht es, die Wirkung von Veränderungen im Verkehrsangebot zu untersuchen. Dieses ist auch 2008/09 wieder bei Umweltschutzprojekten eingesetzt worden.

Vorher-/Nachheruntersuchung A5, S1 und S2

2009 starteten Verkehrserhebungen im 21. und 22. Bezirk, um die Auswirkungen der hochrangigen Straßen auf das untergeordnete Straßennetz darzustellen und um als Grundlage für die weitere Beschleunigung der Öffis sowie die Ausweitung des Radnetzes zu dienen.

Radverkehr in Wien

Der Aufwärtstrend in der Fahrradnutzung setzte sich mit z. T. zweistelligen Zuwachsraten stetig fort. Dies ist auf den konsequenten Ausbau der Infrastruktur bzw. auf ausgeweitete Marketingaktivitäten zurückzuführen. Gezielt wurde der Ausbau der Radabstellanlagen auf öffentlichem Grund gefördert. Auch gibt es nunmehr Förderungen für Abstellanlagen auf Privatgrund. Die Radkarte Wien wurde 2009 aktualisiert und u. a. an alle Wiener SchülerInnen verteilt. Die Ausstellung „fahr_rad_in_wien“ war ein Publikumsmagnet.

2009 wurde eine Befragung zum Thema „Elektrofahrzeuge in Wien“ durchgeführt. Im Rahmen dessen wurde gesondert auf das Elektrofahrrad eingegangen.

www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/index.html

Grün- und Freiraumplanung

Ziel des Gestaltungskonzepts Erholungsachse Wien-Laxenburg ist die Entwicklung einer Landschaftsachse zwischen der Liesing und dem Laxenburger Schlosspark als ökologisches Bindeglied und attraktives Erholungsband. Im Rahmen eines Landschafts- und Erholungsleitbildes Thermenregion Oberlaa gilt es, neben möglichen touristischen Kooperationen, insbesondere das landschaftliche Umfeld im Zusammenhang mit der landwirtschaftlichen Nutzung zu entwickeln. Nach dem Vorbild des deutschen „Ökokonto-Modells“ wurden Inputs für ein Landschaftskonto-Modell für den Ballungsraum Wien-Niederösterreich entwickelt.

Im Rahmen der Zielgebietsprogramme brachte die MA 18 verstärkt Aspekte der Landschafts- und Freiraumplanung ein. Ein Projekt ist „asperm Die Seestadt Wiens“, das im Rahmen der Zielgebietskoordination U2 Donaustadt/asperm Seestadt in der MA 18 abgewickelt wird. Neben der Durchführung einer Städtebau-UVP, die 2010 abgeschlossen wird, kommt zahlreichen Elementen des „Frühen Grüns“ konkrete Bedeutung zu.

www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/landschaftsplanung/index.html

www.asperm-seestadt.at

MA 28

© ARGE HERBEGASDING AG - STRABAG AG



▲ Neugestaltung Fußgängerzone Wien City

Die MA 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau plant, baut, erhält und verwaltet die öffentlichen Verkehrsflächen in Wien – ausgenommen Autobahnen und Schnellstraßen.

Derzeit betreut die MA 28 ca. 6.790 Straßen bzw. 2.800 Kilometer Straßen, die laufend an die sich ändernden Anforderungen der NutzerInnen angepasst werden müssen.

Die MA 28 hat 2008/2009 1.291 Straßenbaustellen (2008: 712 und 2009: 579 Straßenbaustellen) abgewickelt und 16.908 (2008: 8.590 und 2009: 8.318) Aufgrabungen diverser Einbautenträger koordiniert.

Die wichtigsten nachhaltigen Straßenbauprojekte 2008/2009:

1. Vorsorge für nicht motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen

Entsprechend den im Masterplan Verkehr 2003 sowie im Klimaschutzprogramm festgelegten Zielen wird in der Straßenplanung verstärkt Vorsorge für nicht motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen getroffen.

Besonders geachtet wird auf die Bereitstellung ausreichender Fußgängerflächen und Radfahranlagen. Haltestellenkaps für Straßenbahn und Autobus werden für ein niveaugleiches Ein- und Aussteigen der Fahrgäste errichtet. Eigene Straßenbahn-Gleis-

körper und Busspuren beschleunigen den öffentlichen Verkehr.

Für die barrierefreie Benützung des öffentlichen Raumes sind vor allem Gehsteigabsenkungen an Kreuzungen und Fußgängerübergängen, Fahrbahnanhebungen sowie die Errichtung von Blindenleitsystemen wesentlich. 2008/2009 wurden von der MA 28 rund 745 (2008: 345 und 2009: 400) Gehsteigabsenkungen neu errichtet. In Wien konnten bereits mehr als 90% aller Gehsteige abgesenkt werden.

2.1. Fußgängerprojekte

2008/2009 wurden von der MA 28 zwei prominente Örtlichkeiten fußgängerfreundlich gestaltet:

- 1., Fußgängerzone Wien City: Kärntner Straße, Stock-im-Eisen-Platz, Graben – Fertigstellung 2009
- 17., Zentralraum Hernalts (HerZ) – Kalvarienberggasse Nord und Süd, Elterleinplatz, St.-Bartholomäus-Platz – Fertigstellung 2009/2010



© MA 28 / Silver

▲ Elterleinplatz

Der neu gestaltete Graben ▼



© MA 28 / Silver

2.2. Radwegeprojekte

Mit der Errichtung einer Reihe von Radfahreinrichtungen schließt die MA 28 viele Lücken im Radwegenetz. Einige Radwegprojekte der MA 28 2008/2009 waren:

- 2., Obere Donaustraße (HB 227), Zwei-Richtungs-Radweg – Fertigstellung „Abschnitt 2008“ 2008
- 8., 9., Landesgerichtsstraße, Schwarzspanierstraße, Berggasse, Radfahr-, Mehrzweckstreifen, Ein-Richtungs-Radweg – Fertigstellung 2008
- 14., Linzer Straße, Mehrzweckstreifen – Fertigstellung 2009

3. Maßnahmen zur Reduktion des Schadstoffausstoßes der Dienstfahrzeuge

Die MA 28 hat 2008/2009 4 LKW und 5 PKW durch moderne Fahrzeuge ersetzt, die den Bestimmungen des IG-Luft entsprechen sowie alle LKW-LenkerInnen (und Dienst-PKW-LenkerInnen bis 2010) in einem Spritspartraining geschult.

4. Umweltverträglichkeitsprüfung für Straßenbauvorhaben

Ab einer gewissen Größenordnung sind Straßenneubau- bzw. Ausbau-Projekte in Wien einem Verfahren gem. UVP-G 2000 zu unterziehen. Dadurch können die vielfältigen Aspekte des Umweltschutzes besser berücksichtigt werden.

2008/2009 wurden von der MA 28 folgende UVP-Projekte eingereicht:

- B14 – Seitenhafenstraße
- B229 – „Groß-Jedlersdorfer Straße“, Julius-Ficker-Straße
- Flugfeld Aspern Süd
- Hauptbahnhof Wien

MA 29

Nachhaltigkeit im Ingenieurtiefbau – Innovation gefragter denn je

Der historische städtische Tiefbau in Wien ist einerseits eng verknüpft mit der Errichtung der ersten und zweiten Hochquellwasserleitung, den für die Verteilung des Wassers notwendigen Wasserbehältern und dem Wiener Wasserleitungsnetz und andererseits mit dem berühmten Wiener Kanalsystem zum Fassen und Ableiten der Abwässer. Heutiger Ingenieurtiefbau ist vielfältiger und hat den Anforderungen einer modernen hochtechnisierten Stadt gerecht zu werden. Trinkwasser- und Abwassersysteme sind heute keine einfachen Leitungen mehr, sondern komplexe Verzweigungssysteme, zum Teil auch mit Mehrfachnutzung. Telekommunikations-, Fernwärme- und Fernkälteleitungen sowie Gasleitungen gehören heutzutage ebenso dazu wie Verkehrsbauwerke für Individual- und öffentlichen Verkehr. Damit verbunden ist die Frage: Wie ist die technische Infrastruktur nachhaltig zu planen?

Ein Ansatz – drei Beispiele

Verknüpfung von Tradition mit Innovation

Wachsende Metropolen bedeuten für eine Stadtverwaltung oft große finanzielle und technische Herausforderungen. TechnikerInnen der Stadt Wien suchen daher immer nach Lösungen, diese Anforderungen mit den vorhandenen Finanzmitteln auch realisieren zu können. Dabei sind Fra-

gen der Stadtbildgestaltung und Ästhetik ebenso Thema bei der Planung von Projekten wie die Wartungsfreundlichkeit und Nachhaltigkeit der Systeme.

Das Wohlfühlen im öffentlichen Raum seitens der Bevölkerung stellt zunehmende Ansprüche an technische Bauwerke. Die Erwartungshaltung von Gesellschaft und Politik hinsichtlich Komfort und Design an Projekte des Ingenieurtiefbaus ist allgegenwärtig. Die folgenden Beispiele sollen auch zeigen, dass bei beschränkt zur Verfügung stehendem öffentliche Raum technische Lösungen möglich sind und für künftige Projektplanungen schon heute an nachhaltigen Lösungsansätzen gearbeitet wird.

1. "Wientalradweg", Fuß- und Radweg – die Verlängerung einer Erfolgsstory

Die Stadt Wien hat in den Jahren 2005/06 im Bereich von der Wehranlage Auhof bis zum Hackinger Steg den ersten Abschnitt des "Wientalradwegs" errichtet. Im Wesentlichen wurde dieser Betriebsweg mit Fuß- und Radwegnutzung mit einer durchschnittlichen Breite von 3,50 m im Neubaubereich bzw. 2,50 m Breite im Bestandbereich errichtet. Flussabwärts, ab dem Nikolaisteg, wurde der "Wientalradweg" linksufrig im Wienflussbett situiert und zum überwiegenden Teil unmittelbar auf der gepflasterten Sohle errichtet.

▼ "Wientalradweg" mit Steg Astgasse



© MA 29

Nunmehrige Lösungsansätze:

Der "Wientalradweg" wird durch die Errichtung eines Bedienwegs im Wienflussbett mit Fuß- und Radwegnutzung realisiert. Damit erfüllt dieser den Wunsch, das Wienflussbett für die anrainende Bevölkerung für Erholungszwecke begehbar zu machen und zugleich für Radfahrer eine attraktive west-/ostorientierte Route von Auhof in Richtung Stadtzentrum von Wien anzubieten.

Der "Wientalradweg" wird daher mit den wichtigen Brücken bzw. Radwegquerungen verknüpft, wobei diese Anbindungen selbstverständlich auch als Teil des Fluchtwegekonzepts barrierefrei ausgeführt werden.

Zur Optimierung der Zugänglichkeit des "Wientalradwegs" wird dieser im Bereich der St. Veiter Brücke, des geplanten Stegs Astgasse und der Kennedybrücke mit Rampen- und Stiegenanlagen angebunden werden.

2. Planungsgrundlagen für den ökologischen Leitungsbau

Schon seit einigen Jahren arbeitet die MA 29 – Gruppe Umwelt eng mit der Stadtbaudirektion zusammen und bei diversen Umweltprojekten mit. Derzeit wird gemeinsam mit der Arbeitsgruppe Tiefbau von "ÖkoKauf Wien" und externen Fachleuten an einer Planungsgrundlage für den ökologischen Leitungsbau gearbeitet.

Zielsetzung dieser Studie: Als Ergebnis soll für den jeweiligen Einbautenträger (Wasser, Gas, Kanal, Fernwärme) eine praxisbezogene Entscheidungsgrundlage für die Projektentwicklungsphase, zur Beurteilung der Zweckmäßigkeit von offener zu geschlossener Bauweise sowie als Bewertungsraster für eine ökologische Ausschreibung geschaffen werden.

Dabei soll eine Gegenüberstellung der offenen zur geschlossenen Bauweise unter Behandlung folgender Punkte erfolgen:

- a) Aushub-/Transportunterschiede
- b) Bauzeitbedarf

- c) Baustelleneinrichtungsflächen-/Lagerflächenbedarf
- d) Auswirkung auf Wiederinstandsetzung
- e) Ein- und Auswirkungen der Lage der Baustelle (Örtlichkeit)

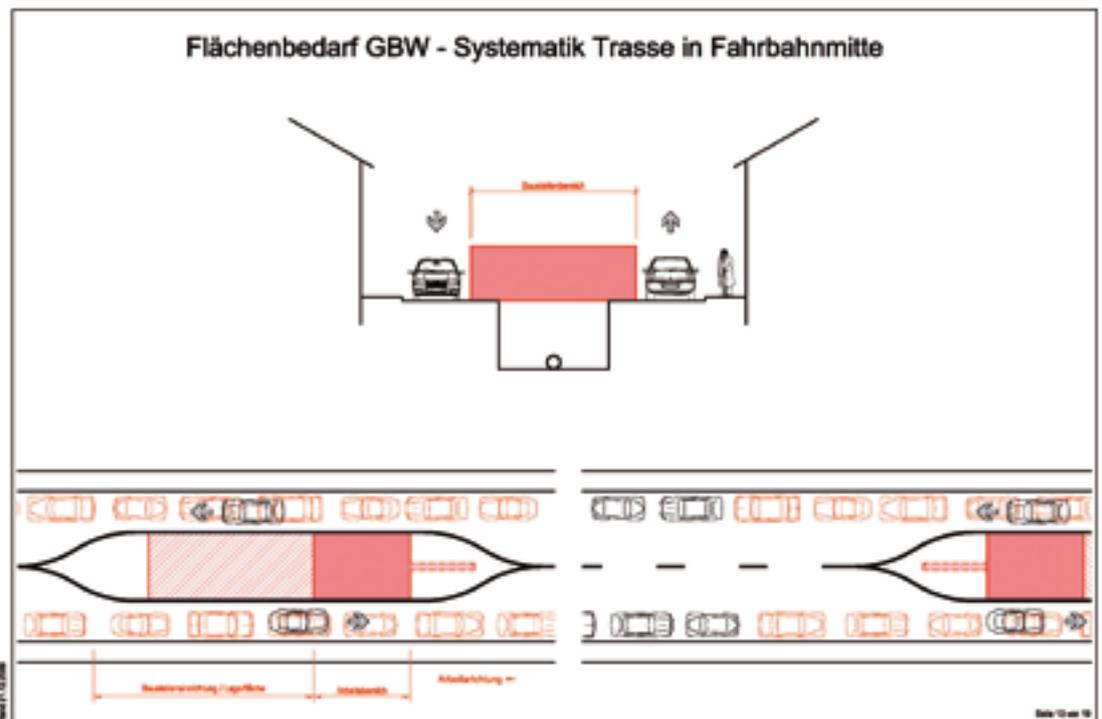
Neben den technischen Gesichtspunkten sind „soziale Aspekte“, welche während der Bauphase je nach Bauweise anfallen, aufzuarbeiten und nach Möglichkeit einer Bewertung zuzuführen. Die soziale Betrachtung soll im Wesentlichen die Auswirkungen in der Errichtungs- und Nutzungsphase beleuchten. Das kann einer Verringerung der Lebensqualität, z.B. durch erhöhte Emissionen und Zeitkosten, sein. Beeinträchtigt sind die unmittelbar betroffenen AnrainerInnen, z.B. infolge Parkraumverlust, aber auch die mittelbar betroffenen BürgerInnen durch die damit verursachten Staus.

3. Technische Grundlagen für ökologische Lärmschutzeinrichtungen

„Lärm hat physische, psychische und soziale Auswirkungen abhängig von Art, Intensität und Dauer sowie Konstitution der Person und situativen Faktoren.“ (Thaler, 2007)

Hauptverursacher von Lärm in Österreich ist laut Statistik Austria (2005) der Verkehrslärm mit einem Anteil von 73,3%, wobei der Straßenverkehr die wichtigste Lärmquelle darstellt. Somit ist insbesondere für den Straßenverkehr der Bedarf an Lärmschutzmaßnahmen nach wie vor aktuell, zumal laut Statistik Austria (2005) Lärminderung und Verkehrsreduktion von den Befragten als eine der

Flächenbedarf bei geschlossener Bauweise ▶



© MA 29

vordringlichsten Umweltmaßnahmen nach Bewahrung von Natur und Landschaft genannt wurden.

Verkehrsberuhigende Stadtentwicklungskonzepte, Verkehrsregelung, Straßenbelag, günstige Situierung von Gebäuden oder Lärmschutzfenstern stehen an erster Stelle der lärmschutzmindernden Maßnahmen. Im Rahmen von Stadtentwicklungsplänen werden aber auch Lärmschutzeinrichtungen einen immer wichtigeren Stellenwert einnehmen, um BewohnerInnen vor steigender Belastung durch Verkehrslärm zu schützen. Die Errichtung einer Lärmschutzeinrichtung als „letzte Möglichkeit“ hat naturgemäß große Auswirkungen auf das Erscheinungsbild und die Wahrnehmung des Straßen- und Ortsbildes und sollte daher nur dann in die Überlegungen miteinbezogen werden, wenn andere Lösungen als unzureichend beurteilt wurden.

Die folgenden Ausführungen sollen zu einem geordneten Umgang (Richtlinie) mit Lärmschutzeinrichtungen entlang der Verkehrswege im Stadtgebiet von Wien führen. Sie sind notwendig, um eine „vernünftige“ Gestaltung der betroffenen Straßenzüge weiterhin zu gewährleisten.

Die derzeit in Arbeit befindliche Studie soll Grundlagen für die Planung, Ausschreibung und Umsetzung von Lärmschutzeinrichtungen aus ganzheitlicher Sicht zusammenstellen.

Diese Grundlagen sollen

- a) die Zusammenstellung und Bewertung realisierter Lärmschutzsysteme im urbanen Bereich und
- b) eine Analyse der möglichen Wirkungen von Lärmschutzeinrichtungen auf die Umgebung beinhalten.

Die Projektergebnisse sollen als Planungsgrundlagen herangezogen werden können.

Wie die Beispiele zeigen, werden laufend innovative technische Überlegungen angestellt, um den Anforderungen einer modernen Weltstadt gerecht zu werden, den BürgerInnen die Auswirkungen von technischen Bauabwicklungen so gering wie möglich zu halten und die Machbarkeit durch Einsatz von wirtschaftlichen Bauweisen zu ermöglichen.

Die Beispiele zeigen aber auch, dass bestehende Ingenieurbauwerke mit moderner Infrastruktur vereint werden können. Traditionelle Bauweisen müssen analysiert und ihre Sicherheits- und Qualitätsstandards zum Teil verbessert werden, um diese Investitionen auch wieder langfristig und nachhaltig nutzen zu können.

„Tradition trifft Innovation“ – dieses Motto ist bei Ingenieurbauwerken in Wien und bei den TechnikerInnen der Stadt Wien durch die vorhandene Kompetenz in den technischen Dienststellen selbstverständlich.

◀ Flächenbedarf bei offener Bauweise

