KONTROLLAMT DER STADT WIEN
Rathausstraße 9
A-1082 Wien

Tel.: 01 4000 82829 Fax: 01 4000 99 82810
e-mail: post@kontrollamt.wien.gv.at
www.kontrollamt.wien.at
DVR: 0000191

KA VI - 46-1/11

MA 46, Straßenbauvorhaben in Wien 22,

Donaufelder Straße, zweiter Bauabschnitt

Tätigkeitsbericht 2011

KURZFASSUNG

Im Rahmen des zweiten Bauabschnittes der Gleis- und Straßenbauarbeiten in der Donaufelder Straße im 22. Wiener Gemeindebezirk wollte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG ursprünglich in Analogie zum ersten Bauabschnitt selbstständige Gleiskörper mit dem Ziel der Beschleunigung der Straßenbahnlinie 26 errichten. Die selbstständigen Gleiskörper sollten beidseitig mit Stahlschrammborden abgegrenzt sein.

Anlässlich der negativen Erfahrungen aus dem ersten Bauabschnitt im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen ging sie von diesem Vorhaben ab und sah in der nunmehr geänderten Ausbildung der Gleiskörper respektive im Entfall eines der beiden Stahlschrammborde das Ziel der Beschleunigung weiter als erreicht und gleichzeitig die Unfallgefahr als reduziert an.

Das Kontrollamt stellte fest, dass sich auch die im zweiten Bauabschnitt geschaffene Situation nur bedingt als befriedigend darstellt und bemerkte, dass weder die Magistratsabteilung 28 noch die Magistratsabteilung 46 in der Lage waren, das sensible Projekt in verkehrssicherheitstechnischer Sicht zu verbessern.

In Zukunft wollen die beteiligten Dienststellen auf eine derartige Ausbildung von Gleisanlagen verzichten.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung 4
1.1 Geografische Lage 4
1.2 Intentionen des Gesamtprojektes 4
1.2.1 Allgemeines 4
1.2.2 Erster Bauabschnitt 5
1.2.3 Zweiter Bauabschnitt 5
2. Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem ersten Bauabschnitt 6
3. Planung des zweiten Bauabschnittes 7
3.1 Ursprüngliche Projektinhalte 7
3.2 Abänderung des Projektes 7
3.3 Genehmigung der Abänderung 8
4. Behördliche Abhandlung durch die Magistratsabteilung 46 10
4.1 Verkehrszeichen- und Bodenmarkierungsplan 10
4.2 Verkehrssicherheitstechnische Beurteilung 11
5. Ausführung 15
5.1 Markierungs- bzw. Sicherungsmaßnahmen 15
5.2 Kennzeichnung des Stahlschrammbordes 17

Anhang
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS UND ALLGEMEINE HINWEISE 19

PRÜFUNGSERGEBNIS

1. Einleitung

1.1 Geografische Lage

Die Donaufelder Straße verläuft im 21. und 22. Wiener Gemeindebezirk zwischen dem Hoßplatz und dem Kagraner Platz. Von dem bedeutsamen Verkehrsknotenpunkt Floridsdorf kommend, wo mit Haltestellen der U-Bahn, der S-Bahn und mehrerer Omnibus- und Straßenbahnlinien zahlreiche Umsteigemöglichkeiten gegeben sind, mündet die Straßenbahnlinie 26 beim Hoßplatz in die Donaufelder Straße ein und wird, deren Verlauf folgend, bis zum Kagraner Platz geführt. In weiterer Folge befährt die Straßenbahnlinie 26 die Wagramer Straße, die Erzherzog-Karl-Straße und die Langobardenstraße, bis sie beim Friedhof Aspern ihre Endstation erreicht.

1.2 Intentionen des Gesamtprojektes

1.2.1 Allgemeines

Die WL erachtete die Gleistrasse in der gesamten Ausdehnung der Donaufelder Straße für reparaturbedürftig und wollte im Rahmen der ohnehin anstehenden Sanierungsmaßnahmen die Trasse in neuer Lage errichten. Sie beabsichtigte dabei - in Verbindung mit der Errichtung selbstständiger Gleiskörper - eine Beschleunigung der Linie 26 zu erreichen, die vor den rückstaugefährdeten Kreuzungen der Donaufelder Straße mit der Wagramer Straße bzw. mit der Josef-Baumann-Gasse oftmals am zügigen Fortkommen gehindert war.

Nach den Bestimmungen des § 8 Abs. 5 StVO. 1960 ist anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern das Befahren eines selbstständigen Gleiskörpers in Längsrichtung verboten und das Überqueren eines solchen nur an den eigens dafür bezeichneten Stellen erlaubt. Von einem selbstständigen Gleiskörper ist dann zu sprechen, wenn es sich um einen von der Fahrbahn durch bauliche Einrichtungen getrennten, dem Verkehr mit Schienenfahrzeugen dienenden Bahnkörper im Verkehrsraum der Straße handelt.

1.2.2 Erster Bauabschnitt

Im ersten Bauabschnitt, der in der zweiten Hälfte des Jahres 2009 realisiert worden war, errichtete die WL für eine Fahrtrichtung selbstständige Gleiskörper im Abschnitt zwischen dem Kagraner Platz und der Saikogasse, um den Individualverkehr einerseits von einem Befahren der Gleise abzuhalten und andererseits im Fall einer Stausituation die aus westlicher Richtung herannahende Straßenbahn ohne Zeitverlust an den angehaltenen Fahrzeugen vorbei bis in den Stationsbereich führen zu können. Dazu war es erforderlich, die Schienenstränge im Vergleich zur vorhandenen Gleisanlage im Bereich vor dem Kagraner Platz näher dem nördlichen Straßenrand zu situieren, andernfalls für den Individualverkehr und die am Fahrbahnrand abgestellten Fahrzeuge bei weitem nicht genügend Raum zur Verfügung gestanden hätte.

Diesen ersten Bauabschnitt hat das Kontrollamt im Jahr 2010 einer Prüfung unterzogen, deren Ergebnisse sich im Tätigkeitsbericht des Jahres 2010 - auf den an dieser Stelle verwiesen wird - unter dem Titel MA 46, Straßenbauvorhaben in Wien 22, Donaufelder Straße (KA VI - 46-1/10) wiederfinden. Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass der vorliegende Bericht aus Gründen der leichteren Lesbarkeit im Vergleich zu jenem aus dem Jahr 2010 punktuell idente Darstellungen und deckungsgleiche sowie ähnliche Formulierungen enthalten kann.

1.2.3 Zweiter Bauabschnitt

Der zweite Bauabschnitt umfasste in seiner ursprünglichen Intention die Schaffung von selbstständigen Gleiskörpern für eine Fahrtrichtung zwischen der Saikogasse und der Josef-Baumann-Gasse, um den bereits kurz umrissenen Effekt der Beschleunigung für die sich aus östlicher Richtung der Kreuzung mit der Josef-Baumann-Gasse nähernde Straßenbahn zu erzielen. In diesem Fall waren die Schienenstränge mit der schon beschriebenen Begründung näher dem südlichen Straßenrand zu situieren.

Da auch in diesem Fall der Individualverkehr in die Gegenrichtung wie im Abschnitt zwischen dem Kagraner Platz und der Saikogasse nach Ansicht der WL als ausreichend leichtflüssig zu bezeichnen war, konnte auf die Errichtung selbstständiger Gleiskörper auf dieser Straßenseite verzichtet und der Schienenstrang niveaugleich geführt werden

respektive auch anderen Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmern zur Verfügung stehen.

2. Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem ersten Bauabschnitt

Unmittelbar nach der Freigabe des umgestalteten Straßenstückes für den Individualverkehr im Winter 2009/10 ereigneten sich ebendort vermehrt Verkehrsunfälle und es entbrannte eine mediale Diskussion über die verkehrstechnische Situation und die möglichen Ursachen der Schadensereignisse. An den Unfällen waren nicht nur Fahrzeuglenkerinnen bzw. Fahrzeuglenker beteiligt, sondern auch Personen, die zu Fuß die Fahrbahn überqueren wollten, kamen durch den Niveausprung bei den selbstständigen Gleiskörpern zu Sturz.

Ausschlaggebend war dabei die überaus schlechte Erkennbarkeit der selbstständigen Gleiskörper, da diese einerseits nur etwa 5 cm über dem Fahrbahnniveau lagen und andererseits mit sogenannten Stahlschrammborden eingefasst waren. Diese Stahlschrammborde, denen die WL eine höhere Haltbarkeit im Vergleich zu herkömmlichen Randsteinelementen beimaß, verleiteten wohl zur Annahme, es würde sich ebenfalls um Straßenbahnschienen handeln, wodurch der damit einhergehende Höhensprung von den Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmern nicht wahrgenommen werden konnte. Erschwerend kam hinzu, dass weder die Stahlschrammborde selbst gekennzeichnet waren noch Markierungen auf der Fahrbahn oder dem selbstständigen Gleiskörper aufgebracht waren, die auf die Gefahr schließen hätten lassen oder zumindest Anlass zur Vorsicht gegeben hätten.

Zusätzlich stellt sich der an die Gleiskörper angrenzende Raum als sehr beengt dar, weshalb insbesondere die Lenkerinnen bzw. Lenker von Schwerfahrzeugen in Richtung des Stahlschrammbordes gedrängt werden. Das Kontrollamt stellte dazu fest, dass lt. der RVS 02.03.11 - Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) selbstständige Gleiskörper nur dann auszuführen seien, wenn neben dem selbstständigen Gleiskörper mindestens zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung vorhanden sind. Ist dies - wie in der Donaufelder Straße - nicht der Fall, so wäre der Freihaltung des straßenbündigen Gleiskörpers mit überfahrbaren Schwellen der Vorzug zu geben.

In ihren Stellungnahmen zum Bericht aus dem Jahr 2010 zogen sich sowohl die WL als auch die Magistratsabteilung 28 auf die Argumentation zurück, die RVS hätten nur empfehlenden Charakter und ein Abweichen davon wäre daher möglich. Der Magistratsabteilung 28 erschien die vorliegende Abweichung offenkundig nicht wesentlich genug, um der Forderung des Kontrollamtes nach einer schlüssigen Begründung nachzukommen. Vielmehr führte sie aus, nur dann Abweichungen gesondert zu formulieren und entsprechend zu dokumentieren, wenn die RVS etwa durch einen Leistungsvertrag Verbindlichkeit erlangen. Die WL sah durch die verhältnismäßig niedrige Ausführung der Gleiskörper "*dem Sinn nach keinen Widerspruch zur RVS*".

3. Planung des zweiten Bauabschnittes

3.1 Ursprüngliche Projektinhalte

Der erste und der zweite Bauabschnitt waren in einem, ein Ganzes bildendes Projekt zusammengefasst, das im Jahr 2009 die genehmigenden Gremien "Projekts- und Einbautenbesprechung", "Fachkommission Verkehr" und "Wirtschaftlichkeitsbesprechung" durchlief. Die Gesamtkosten wurden mit 5,21 Mio.EUR (inkl. USt) beziffert, der in nahezu voller Höhe durch die WL getragen werden sollte. Eine Aufteilung der Kosten auf die beiden Bauabschnitte erfolgte nicht. Eine detaillierte Beschreibung der Vorgänge und Mängel bei den Genehmigungsverfahren kann dem eingangs erwähnten Tätigkeitsbericht des Jahres 2010, MA 46, Straßenbauvorhaben in Wien 22, Donaufelder Straße, entnommen werden.

Neben der Verschiebung der Gleisanlage in Richtung Süden bzw. der Ausbildung selbstständiger Gleiskörper in Fahrtrichtung Josef-Baumann-Gasse hatte der zweite Bauabschnitt die Realisierung neuer Haltestellen in Form von Haltestellenkaps sowie die Errichtung von Gehsteigvorziehungen in den Kreuzungsbereichen zum Inhalt. Ferner war - bedingt durch die Haltestellenkaps - die Neuherstellung des nördlichen Gehsteiges und der nördlichen Parkspur erforderlich.

3.2 Abänderung des Projektes

In einer, auf Initiative der WL einberufenen Besprechung am 13. April 2010 wurden gemeinsam mit den ebenfalls anwesenden Vertretern der Magistratsabteilung 28, der Ma-

gistratsabteilung 46 und der Bezirksvertretung die Möglichkeiten einer Reduktion des mittlerweile aktenkundigen Gefahrenpotenzials im zweiten Bauabschnitt diskutiert. Als Ergebnis wurde festgehalten, eine Trennung des Gleises in Fahrtrichtung Floridsdorf mittels eines 6 cm hohen Stahlschrammbordes vom Individualverkehr wäre unbedingt erforderlich, da die Straßenbahnlinie 26 künftig die wichtigste Straßenbahntangente nördlich der Donau mit sehr hoher Verkehrsbedeutung sein werde. Es sollte jedoch versucht werden, "*den Höhenausgleich im Querschnitt der Straße so zu gestalten, dass keine weitere Stufe zwischen den beiden Richtungsgleisen entsteht*". Weiters wurde vereinbart, das Stahlschrammbord schon im Vorfeld mit Warnfarben zu beschichten, um die Haltbarkeit der Farbe zu erhöhen.

Diese Änderungen im Querschnitt der Straße flossen sodann in die Planunterlagen ein, die die Grundlage für die weitere Bearbeitung bzw. für die Vergabe der Bauleistungen bildeten.

3.3 Genehmigung der Abänderung

Auf eine neuerliche Vorlage dieses abgeänderten Vorhabens bei den ursprünglich genehmigenden Gremien "Projekts- und Einbautenbesprechung", "Fachkommission Verkehr" und "Wirtschaftlichkeitsbesprechung" verzichtete die Magistratsabteilung 28, da ihrer Ansicht nach ohnehin keine wesentliche Projekt- oder Kostenänderung eingetreten wäre und die maßgeblich beteiligten Personen während des Prozesses der Umplanung einbezogen gewesen wären.

Das Kontrollamt sah im Gegensatz dazu insbesondere die Wiedervorlage des Projektes in der Fachkommission Verkehr, die das Vorhaben als Ganzes am 16. Jänner 2009 zur Realisierung vorschlug, als erforderlich an.

Dies deshalb, da in diesem Gremium auch Vertreterinnen bzw. Vertreter externer Institutionen wie etwa der Autofahrerclubs oder der Interessenvertretung der Radfahrenden Gehör finden und in die Lage versetzt werden, ihre Verbesserungsvorschläge und/oder Bedenken einzubringen. Angesichts der Außenwirkung des ersten Bauabschnittes hätte an dieser Stelle die Möglichkeit bestanden, eine Reflexion der Geschehnisse vorzu-

nehmen und die Projektunterlagen über den geplanten zweiten Bauabschnitt gemeinsam mit den magistratsexternen Expertinnen und Experten zu evaluieren. Es blieb ebenso die Chance ungenützt, die Plattform der Fachkommission Verkehr im Rahmen der Präsentation des abgeänderten Vorhabens und der Darlegung der Bedürfnisse und Zwänge zur Öffentlichkeitsarbeit und Imagepflege zu nutzen.

Wären nicht in der Sitzung der Fachkommission Verkehr vom 16. April 2010 unter dem Punkt "Allfälliges" die massiven Beschwerden im Zusammenhang mit dem ersten Bauabschnitt auf Initiative des Vorsitzenden thematisiert worden, wäre die Projektänderung aus o.a. Gründen den Mitgliedern überhaupt nicht zur Kenntnis gebracht worden. Auf diese Weise entwickelte sich jedoch im Zuge der Diskussion der Ausführung des ersten Bauabschnittes zumindest eine allgemeine Erörterung des zweiten Bauabschnittes und es wurde festgeschrieben, die WL möge die Möglichkeit einer verstärkten Abrundung der Metallkanten prüfen. Weiters konnte dem Protokoll über die Sitzung entnommen werden, dass "*bei der Verschwenkung*", also vor jener Stelle, wo das Stahlschrammbord beginnt, zur verbesserten optischen Führung Straßennägel und Reflektoren aufzubringen sind.

Im Gegensatz zu der vom Kontrollamt als erforderlich erachteten Wiedervorlage standen bei dieser allgemeinen Erörterung keine Planunterlagen und keine Projektbeschreibungen zur Verfügung, sodass eine umfassende und gesamtheitliche Evaluierung des zweiten Bauabschnittes nicht möglich war.

Ferner wäre aus Sicht des Kontrollamtes im Rahmen einer neuerlichen Wirtschaftlichkeitsbesprechung auch jener wesentliche Aspekt zu klären gewesen, ob das Kosten-Nutzen-Verhältnis auch bei einer Abkehr von der Errichtung eines selbstständigen Gleiskörpers noch gegeben ist. So hatten die Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger in der Wirtschaftlichkeitsbesprechung vom 17. Juni 2009 u.a. über die Kosten in Relation zu den Vorteilen eines selbstständigen Gleiskörpers zu befinden, wogegen nunmehr kein selbstständiger Gleiskörper, sondern im Wesentlichen nur eine Kante längs der Fahrbahn ausgebildet wurde. Der Effekt des "Nichtbefahrens" des Gleises durch den Individualverkehr ergibt sich nun - rechtlich gesehen - nicht mehr aus

den Vorschriften der StVO. 1960 für einen selbstständigen Gleiskörper, sondern nur noch aufgrund des Vorhandenseins von Sperrlinien und Sperrflächen, für die es allerdings der einseitigen Anhebung des Gleiskörpers mit Ausbildung der Kante in keiner Weise bedurft hätte.

Darauf angesprochen führte die Magistratsabteilung 28 dem Kontrollamt gegenüber aus, sie hätte insofern von einer Wiedervorlage Abstand genommen, als die Kosten nicht überschritten worden wären und das eigentliche Ziel des Vorhabens, den Individualverkehr faktisch von einem Befahren der Gleise wirkungsvoll abzuhalten, erreicht sei. Diese Argumentation war als durchaus nachvollziehbar zu bewerten, dennoch wäre nach Auffassung des Kontrollamtes eine solche grundlegende Projektänderung den Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern zur Kenntnis zu bringen gewesen, um sie damit in die Lage zu versetzen, allfällige Vorbehalte - auch im Licht der Erkenntnisse aus dem ersten Bauabschnitt - diskutieren zu können.

4. Behördliche Abhandlung durch die Magistratsabteilung 46

4.1 Verkehrszeichen- und Bodenmarkierungsplan

Mit einem Schreiben vom 26. August 2010 beraumte die Magistratsabteilung 46 aus "ämtlichem Anlass" eine Büroverhandlung mit dem Zweck der Überprüfung der Verkehrssituation an. An dieser Büroverhandlung, die am 23. September 2010 stattfand, nahmen Vertreterinnen bzw. Vertreter der Bezirksgremien, der Bundespolizeibehörde, diverser Magistratsdienststellen, der WL und der Wirtschaftskammer Wien teil.

Die Magistratsabteilung 46 präsentierte dabei einen ersten Entwurf eines Fahrbahnmarkierungs- und Verkehrszeichenplanes, der auf den von der Magistratsabteilung 28 ausgearbeiteten, abgeänderten Planunterlagen basierte. Im Rahmen der Besprechung mussten noch Änderungen zum Zweck der Verbesserung von Zufahrtsmöglichkeiten zu Betrieben sowie gegenüber davon vorgenommen werden, da entsprechende Einsprüche von den Anrainerinnen vorlagen. So war es erforderlich, auf einen Teilabschnitt des Schrammbordes zu verzichten, andernfalls die Zufahrt zu einer Gärtnerei für Schwerfahrzeuge nicht ohne Weiteres möglich gewesen wäre.

Auf der Grundlage des in dieser Form adaptierten Fahrbahnmarkierungs- und Verkehrszeichenplanes verordnete die Magistratsabteilung 46 sodann mit 11. Oktober 2010 die darin eingetragenen Bodenmarkierungen wie etwa Sperrlinien und Sperrflächen, Halte-, Begrenzungs- und Randlinien sowie Schutzwege und die Parkordnungen. Ebenfalls in den Plan und damit in die Verordnung eingearbeitet war die mit einem Aktenvermerk vom 1. Oktober 2010 festgelegte Schaffung einer mit der Fahrbahn niveaugleichen Ein- und Ausfahrtssituation zur bzw. von einer Garage, die auf Wunsch der dortigen Anrainerin vorgenommen wurde.

In Bezug auf die Abmarkierung des Gleiskörpers wesentlich war die Aufbringung von Sperrlinien neben dem Stahlschrammbord und zwischen den Gleisen der beiden Fahrtrichtungen. An jenen Stellen, wo die Trasse niveaugleich mit der Fahrbahn geführt werden sollte, waren die beiden Sperrlinien in eine Sperrfläche überzuführen, die das Befahren der Gleise im Sinn des "Einfädelns" zwischen die Sperrlinien verhindern soll. Im Kreuzungsbereich selbst und auf Höhe der Ein- und Ausfahrten waren gemäß der Verordnung der Magistratsabteilung 46 Begrenzungslinien aufzubringen.

4.2 Verkehrssicherheitstechnische Beurteilung

Es war festzustellen, dass die Magistratsabteilung 46 ihre Bedenken, die sie schon im Rahmen des ersten Bauabschnittes im Zusammenhang mit der geringen Höhe des Höhensprunges und der damit latenten Stolpergefahr äußerte, nicht erneut angemeldet hatte. Auch die im Verfahren über den ersten Bauabschnitt behördlich vorgegebene farbliche Kennzeichnung des Stahlschrammbordes selbst fand keine Erwähnung, obwohl die Notwendigkeit außer Zweifel stand bzw. steht.

Die Magistratsabteilung 46 erachtete diesbezüglich die im Vorfeld mehrfach geführte Diskussion über die Art und Weise der Beschichtung des Schrammbordes mit Warnfarben als ausreichend verbindlich und nahm daher von einer definitiven Vorgabe der Ausführungsart Abstand. Aus Sicht des Kontrollamtes jedoch wären derart essentielle Details möglichst auch im Rahmen der Niederschrift über die Büroverhandlung festzuhalten gewesen.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:
Es wurde bei der verkehrssicherheitstechnischen Beurteilung davon ausgegangen, dass das Stahlschrammbord - wie auch im ersten Bauabschnitt - entsprechend farblich gekennzeichnet wird. Künftig werden solche Details in der Niederschrift vermerkt werden.

Schließlich schien die Magistratsabteilung 46 die Ausführung einer nunmehr nur noch einseitigen stufenförmigen Abgrenzung des Gleiskörpers als verkehrssicherheitstechnisch unbedenklich zu klassifizieren. Die Verkehrsunfälle, die nach der Fertigstellung des ersten Bauabschnittes zu verzeichnen waren, hatten die Dienststelle offenbar zu keinem weitreichenderen Umdenken bewegt, weshalb sie das Vorhaben letztlich in der vorliegenden Form aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht goutierte. Ein fundierter und dokumentierter Weg zur Entscheidungsfindung erschloss sich dem Kontrollamt nicht.

In einer Diskussion dieses Themenkreises führte die Dienststelle dem Kontrollamt gegenüber aus, sie hätte vor allem in dem zwischen den Gleisen liegenden Schrammbord die primäre Gefährdung gesehen, wogegen das am Rand des Gleiskörpers liegende Bord weniger heikel einzustufen wäre. Überdies wäre die Wahrnehmbarkeit ebendieses Bordes insofern gesteigert, da dort der Übergang zwischen den verwendeten Materialien, also dem Asphalt für die Fahrbahn und dem Beton für den Gleiskörper, gegeben ist.

Diesem Gedankengang konnte sich das Kontrollamt nicht anschließen bzw. waren seine Feststellungen vor Ort konträrer Natur. So war auch im vermeintlich sicher ausgeführten zweiten Bauabschnitt zwischen der Saikogasse und der Josef-Baumann-Gasse mehrfach zu beobachten, wie Lenkerinnen bzw. Lenker von Kraftfahrzeugen in prekäre Situationen gelangten, indem ihr Fahrzeug zu schlingern begann, nachdem sie das Schrammbord ungewollt touchierten oder überfuhren. Von einer Vielzahl weiterer Berührungen zeugt auch die Tatsache, dass ein großer Teil der am Schrammbord aufgebrachten Farbe binnen kürzester Zeit - wie unter Pkt. 5.2 näher beschrieben - abge-

rieben war. Das Kontrollamt bringt an dieser Stelle erneut seine schon bei der Prüfung des ersten Bauabschnittes geäußerten Bedenken zum Ausdruck, dass eine unvermutete Berührung des Schrammbordes im spitzen Winkel durch Lenkerinnen bzw. Lenker einspuriger Fahrzeuge eine hochgradige Sturzgefahr auslöst.

Ferner kann auch in diesem Fall die RVS 02.03.11, die zwei Fahrstreifen in die jeweilige Fahrtrichtung als Minimum erachtet, nicht völlig außer Acht gelassen werden, selbst wenn der direkte Bezug zum Thema "selbstständiger Gleiskörper" nun nicht mehr gegeben ist. Die Grundidee der Vorschrift, Höhensprünge nur bei ausreichend zur Verfügung stehendem Raum zuzulassen, ist auch in diesem Fall nicht von der Hand zu weisen und daher durchaus beachtenswert.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Wie das Kontrollamt ausführte, wurde die nunmehr einseitig stufenförmige Abgrenzung des Gleiskörpers deshalb als verkehrssicherheitstechnisch ausreichend klassifiziert, da die im ersten Bauabschnitt aufgetretenen Konflikte hauptsächlich durch den zwischen den beiden Schienensträngen liegenden Höhensprung erkannt wurden. Dennoch werden künftig bei gleichartigen Anlageverhältnissen Stahlschrammborde, wie gegenständlich errichtet, aus Verkehrssicherheitsgründen abgelehnt. Auch ist beabsichtigt im Zuge der aktuell anstehenden Überarbeitung der RVS 02.03.11 Optimierung des ÖPNV eine Aktualisierung der Inhalte anregen.

Es war in diesem Zusammenhang nicht zu übersehen, dass infolge des beengten Querschnittes Lenkerinnen bzw. Lenker breiter Fahrzeuge wie z.B. Lastkraftfahrzeuge oder Omnibusse sich nahezu ausnahmslos dazu gezwungen fühlen, die linken Räder auf dem Gleiskörper zu führen, andernfalls sie zu nahe an den geparkten Fahrzeugen entlang zu fahren hätten. Ein ordnungsgemäßes Befahren des vorgesehenen Fahrstreifens ist nur mit entsprechend stark reduzierter Fahrgeschwindigkeit möglich und setzt voraus, dass sämtliche geparkte Fahrzeuge äußerst knapp am Fahrbahnrand abgestellt worden sind.

Der Magistratsabteilung 46 wurde empfohlen, in Hinkunft insbesondere in sensiblen verkehrssicherheitstechnischen Fällen die Entscheidungsfindung nachvollziehbar zu dokumentieren.

Generell gewann das Kontrollamt den Eindruck, die Magistratsabteilung 46, aber auch die Magistratsabteilung 28 würden ihre Aufgabe primär in der möglichst friktionsfreien Unterstützung des Projektes der WL sehen, die wiederum die Bevorrangung und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs im Fokus hält.

Weder die Magistratsabteilung 46 in ihrer Eigenschaft als Behörde noch die Magistratsabteilung 28 als Straßenerhalterin verfügte in diesem Spannungsfeld über die Durchsetzungskraft, verkehrssicherheitstechnisch heikle Vorhaben so weit zu beeinflussen, dass ein für alle am Straßenverkehr Teilnehmenden ausgewogenes Projekt zu entstehen vermochte. So wurde lediglich der Verzicht auf den zweiten Niveausprung bewirkt, zu einer Abkehr von der gewählten Ausführungsart, insbesondere von der Ausbildung des Stahlschrammbordes, konnte die WL sichtlich nicht bewegt werden. Selbst die Fachmeinung der Fachkommission Verkehr, eine Abrundung des Schrammbordes ins Auge zu fassen, blieb ungehört.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 28:

Zu den letzten beiden Absätzen dieses Kapitels ist anzumerken, dass sämtliche Straßenbauprojekte im Rahmen einer (oder mehrerer) Projekts- und Einbautenbesprechung(en) mit allen maßgeblichen Entscheidungsträgern (Magistratsdienststellen, politische Entscheidungsträger, Interessenvertretungen) abgestimmt werden. Zur Umsetzung gelangen grundsätzlich nur konsensuale Projekte.

Gegenäußerung des Kontrollamtes:

Zu den Ausführungen der Magistratsabteilung 28 verweist das Kontrollamt auf den Pkt. 3.3 des gegenständlichen Prüfberichtes. Der an dieser Stelle kritisierte Verzicht auf eine neuerliche Vorlage des abgeänderten Vorhabens

in der Projekts- und Einbautenbesprechung und auch in allen anderen unmittelbar infrage kommenden Gremien zeugt von nicht ausreichender Bereitschaft der Dienststelle zur Abstimmungsarbeit.

5. Ausführung

5.1 Markierungs- bzw. Sicherungsmaßnahmen

Der zweite Bauabschnitt zwischen der Saikogasse und der Josef-Baumann-Gasse wurde Ende des Jahres 2010 fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben. Das Kontrollamt stellte fest, dass die verordneten Bodenmarkierungen zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe noch nicht aufgebracht worden waren. Während die Magistratsabteilung 46 im Jahr zuvor bis zur Abmarkierung des selbstständigen Gleiskörpers durch die Verordnung von Halte- und Parkverboten dem fließenden Individualverkehr in Richtung Kagraner Platz mehr Raum zur Verfügung stellte, erachtete sie in diesem Fall das Projekt verkehrssicherheitstechnisch als so weit ausgefeilt, dass keine Maßnahmen notwendig wären.

Das Kontrollamt vertrat dazu die Meinung, dass der Entfall eines der beiden Stahlschrammborde nicht ausreichend war, um auf Sicherungsmaßnahmen völlig verzichten zu können. Es wären auch in diesem Fall für den Zeitraum bis zur Aufbringung der Bodenmarkierungen Maßnahmen zur Entschärfung der Gefahrensituation zu treffen gewesen, sei es durch das Anbringen entsprechender Hinweisschilder bzw. Verkehrszeichen oder durch sonstige verkehrsorganisatorische Anordnungen. Dies umso mehr, als bei der kontrollamtlichen Prüfung des ersten Bauabschnittes die Abmarkierung des Niveausprunges auf der Fahrbahn und am selbstständigen Gleiskörper selbst als wesentlich eingestuft und auch von den beteiligten Dienststellen als unabdingbar befunden worden war.

<u>Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:</u>

Sowohl die provisorischen als auch die definitiven Verkehrsmaßnahmen wurden im Rahmen kommissioneller Verhandlungen verordnet bzw. festgelegt. Die Magistratsabteilung 46 wird jedoch künftig verstärkt auf etwaige ergänzende, temporäre Maßnahmen wie etwa Halteverbote etc. achten.

Die Magistratsabteilung 28 selbst schien die Geschehnisse des Vorjahres nur bedingt zum Anlass einer raschen Abwicklung der sicherheitstechnisch bedeutsamen Markierungsarbeiten genommen zu haben. So waren bis Mitte März des Jahres 2011 noch keine Bodenmarkierungen aufgebracht worden, obwohl länger andauernde Zeiträume milder Witterung zu registrieren waren, die solche Arbeiten durchaus erlaubt hätten. Auch die in der Fachkommission Verkehr vereinbarte Aufbringung der Straßennägel und Reflektoren im Bereich der Verschwenkung war nicht vorgenommen worden.

Da die sicherheitstechnische Bedeutung einer klaren Bodenmarkierungsstruktur gerade bei diesem Vorhaben besonders gewichtig war, erging an die Magistratsabteilung 28 die Empfehlung, solch sensible Vorhaben künftig mit einer darauf abgestimmten Priorität zu verfolgen und Vereinbarungen, die in der Fachkommission Verkehr getroffen werden, penibel einzuhalten.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 28:

Im Abschnitt Saikogasse bis Attemsgasse wurde die Fahrbahnmarkierung vom 23. November 2010 bis 10. Dezember 2010 aufgebracht. Die restlichen Arbeiten konnten aufgrund der Witterung erst vom 21. März 2011 bis 23. März 2011 erfolgen.

Zu diesem Zeitpunkt musste auch die bereits im November 2010 aufgebrachte Fahrbahnmarkierung nochmals überarbeitet werden (Garantie), da diese aufgrund der Witterungsbedingungen im November keine ausreichende Haftung zur Fahrbahnoberfläche hatte.

Bei den von der Fachkommission Verkehr vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich um Vorschläge, über deren Umsetzung künftig die Magistratsabteilung 28 und die Magistratsabteilung 46 intensiver diskutieren werden.

5.2 Kennzeichnung des Stahlschrammbordes

Die werkseitige Beschichtung des Stahlschrammbordes mit gelb/schwarzer Farbe im Vorfeld, die - wie erwähnt - eine bessere Haltbarkeit der Farbe gewährleisten hätte sollen, zeigte nicht die beabsichtigte Wirkung. Es war zu bemängeln, dass die Beschichtung schon nach wenigen Wochen abblätterte bzw. sich das Schrammbord durch das ständige Überfahren und Touchieren bereits über weite Strecken mit blanker Oberfläche darstellte. Lediglich in jenen Abschnitten der Donaufelder Straße, wo dem Individualverkehr etwas mehr Raum zugestanden worden war, konnte der Farbauftrag noch seine Bestimmung als Warnung der Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer erfüllen. Eine Erneuerung der Beschichtung respektive eine Reparatur oder Ausbesserung wurde bis zum Abschluss der kontrollamtlichen Prüfung Ende März des Jahres 2011 nicht vorgenommen.

Das Kontrollamt empfahl daher, umgehend die Kennzeichnung des Stahlschrammbordes zu erneuern und dabei nach Maßgabe der Möglichkeiten Gewährleistungsansprüche geltend zu machen.

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Der im zweiten Bauabschnitt werkseitig aufgebrachte Warnanstrich des Stahlschrammbordes wurde primär durch überfahrende Kfz abgerieben. Die Haltbarkeit ist nicht zufriedenstellend. Eine Sanierung der Beschichtung wurde im Zuge des Gewährleistungsanspruches bereits beauftragt.

Künftig werden die WL die Verwendung eines Stahlschrammbordes nur mehr in besonderen Fällen, jedenfalls nach vorheriger Prüfung durch die entsprechenden Fachgremien, ins Auge fassen.

Die Stellungnahmen der geprüften Einrichtungen sind den jeweiligen Berichtsabschnitten zugeordnet worden.

Der Kontrollamtsdirektor:
Dr. Peter Pollak, MBA
Wien, im November 2011

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS UND ALLGEMEINE HINWEISE

Kfz ..... Kraftfahrzeug
ÖPNV ..... öffentlicher Personennahverkehr
RVS ..... Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
StVO. 1960 ..... Straßenverkehrsordnung 1960
WL ..... WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Magistratsabteilung 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau
Magistratsabteilung 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

Es wurden schützenswerte personenbezogene Daten im Sinn der rechtlichen Verpflichtung anonymisiert sowie auf die Wahrung von Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen Bedacht genommen, wodurch die Lesbarkeit des Berichtes beeinträchtigt sein könnte.