



STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10
A-1082 Wien

Tel.: 01 4000 82829 FAX: 01 4000 99 82810

E-Mail: post@stadtrechnungshof.wien.at

www.stadtrechnungshof.wien.at

StRH VI - 10/19

MA 46, Prüfung der Festlegung
von Bodenmarkierungen

KURZFASSUNG

Der Magistratsabteilung 46 konnte hinsichtlich ihrer Tätigkeit bei der Erlassung von verkehrsregelnden Verordnungen im Zusammenhang mit Bodenmarkierungen ein generell gutes Zeugnis ausgestellt werden.

Die primär formalen Mängel, die bei der Prüfung aufgezeigt worden sind, waren angesichts der vielen Verfahren hinsichtlich ihrer Anzahl als gering zu bezeichnen.

Im Zusammenhang mit der Bewilligung von vier temporären Radfahranlagen, sah es der Stadtrechnungshof Wien als geboten an, künftig den am Verfahren Beteiligten auch bei rasch umzusetzenden Verkehrsmaßnahmen ein Mindestmaß an Zeit zur fundierten Entscheidungsfindung zur Verfügung zu stellen.

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Tätigkeit der Magistratsabteilung 46 bei der Erlassung von verkehrsregelnden Verordnungen im Zusammenhang mit Bodenmarkierungen einer Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung der geprüften Stelle mit. Die von der geprüften Stelle abgegebene Stellungnahme wurde berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien	8
1.1 Prüfungsgegenstand	8
1.2 Prüfungszeitraum	8
1.3 Prüfungshandlungen	8
1.4 Prüfungsbefugnis	9
1.5 Vorberichte	9
2. Allgemeines	9
2.1 Zuständigkeit.....	9
2.2 Ablauf und Beteiligte	10
2.2.1 Auslöser	10
2.2.2 Ermittlungsverfahren	10
2.2.3 Einspruchsverfahren	10
2.3 Kundmachung	11
2.4 Kostentragung der Verkehrsmaßnahmen.....	11
3. Normative Grundlagen, Vorgaben	12
3.1 Straßenverkehrsordnung 1960	12
3.1.1 Maßgebliche Bestimmungen der StVO. 1960	12
3.1.2 Behörde, Straßenerhalter	13
3.2 Normen	14
3.3 Interne Vorgaben der Magistratsabteilung 46	14

4. Anlassfall der gänzlichen Rotfärbung eines Kreuzungsplateaus.....	15
5. Arten von Bodenmarkierungen.....	17
5.1 Rotgefärbte Fahrbahnflächen.....	17
5.1.1 Unfallhäufungsstelle.....	17
5.1.2 Internes Anbringen.....	17
5.1.3 Ansuchen eines Bezirkes.....	18
5.2 Behindertenzonen, Ladezonen, Diplomatenzonen.....	18
5.3 Verkehrsmaßnahmen im Einfahrts- oder Ausfahrtsbereich.....	19
5.4 Halte- und Parkverbote, Kurzparkzonen.....	20
5.5 Schutzwege.....	21
5.6 Geschwindigkeitsbeschränkungen.....	22
5.7 Haltelinien, Sperrlinien, Sperrflächen.....	23
5.8 Straßenneubau.....	24
5.9 Begegnungszonen.....	24
5.10 Temporäre Bodenmarkierungen.....	25
6. Feststellungen.....	28
7. Zusammenfassung der Empfehlungen.....	28

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Roteinfärbung einer Fläche im Kreuzungsbereich.....	16
Abbildung 2: Zickzacklinie.....	20

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AVG.....	Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz
bzw.	beziehungsweise

d.i.	das ist
dgl.	dergleichen
E-Mail	Elektronische Post
etc.	et cetera
i.d.R.	in der Regel
KA	Kontrollamt
Kfz.....	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h.....	Kilometer pro Stunde
lt.	laut
MA	Magistratsabteilung
MD-BD.....	Magistratsdirektion Geschäftsbereich Bauten und Technik
Nr.	Nummer
o.ä.	oder ähnlich
ÖNORM.....	Österreichische Norm
rd.....	rund
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
s.	siehe
StRH.....	Stadtrechnungshof
StVO. 1960	Straßenverkehrsordnung 1960
u.a.	unter anderem
u.dgl.....	und dergleichen
u.U.....	unter Umständen
Wiener Linien.....	Wiener Linien GmbH & Co KG
z.B.	zum Beispiel

GLOSSAR

Begegnungszone

Eine Begegnungszone ist eine Straße, deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt und als solche gekennzeichnet ist. In Begegnungszonen dürfen Fußgänger die gesamte Fahrbahn benützen, den Fahrzeugverkehr jedoch nicht mutwillig behindern.

Fahrbahn

Die Fahrbahn ist der für den Fahrzeugverkehr bestimmte Teil einer Straße.

Gehsteig

Ein Gehsteig ist ein für den Fußgängerverkehr bestimmter, von der Fahrbahn durch Randsteine, Bodenmarkierungen oder dgl. abgegrenzter Teil der Straße.

Halten

Als Halten wird eine Fahrtunterbrechung bezeichnet, die nicht durch die Verkehrslage oder durch sonstige wichtige Umstände erzwungen wurde. Diese Fahrtunterbrechung darf zehn Minuten oder die Dauer einer Ladetätigkeit nicht überschreiten.

Parken

Parken ist das Stehenlassen eines Fahrzeugs für eine längere Zeitdauer als jene, die für das Halten vorgesehen ist.

Radfahrerüberfahrt

Eine Radfahrerüberfahrt ist ein Fahrbahnteil, der auf beiden Seiten durch gleichmäßig unterbrochene Quermarkierungen gekennzeichnet und für die Überquerung der Fahrbahn durch Radfahrer bestimmt ist.

Schutzweg

Ein Schutzweg ist ein durch gleichmäßige Längsstreifen (sogenannte Zebrastreifen) gekennzeichnete Fahrbahnanteil, der für die Überquerung der Fahrbahn durch Fußgänger bestimmt ist.

Wohnstraße

Eine Wohnstraße ist eine für den Fußgänger- und beschränkten Fahrzeugverkehr gemeinsam bestimmte und als solche gekennzeichnete Straße.

Bundesstraße

Straßenzug, der in den Verzeichnissen des Bundesstraßengesetzes 1971 zur Bundesstraße erklärt wurde.

Hauptstraße B

Bundesstraße, die im Rahmen der im April 2002 vorgenommenen Verländerung der Bundesstraßen an das Bundesland Wien übertragen wurde.

PRÜFUNGSERGEBNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

Die gegenständliche Prüfung sollte den Prozess der Verordnung von Bodenmarkierungen in Wien behandeln. Dabei wurden einerseits die gesetzlichen Grundlagen, die verkehrsregelnden Verordnungen sowie auch die praktische Umsetzung bei einzelnen Projekten betrachtet.

Die Entscheidung zur Durchführung der gegenständlichen Prüfung wurde in Anwendung der risikoorientierten Prüfungsthemenauswahl des Stadtrechnungshofes Wien getroffen. Unmittelbarer Anlass für die Prüfung war ein Fall, der die Rotfärbung eines Kreuzungsplateaus zum Inhalt hatte.

Die gegenständliche Prüfung wurde von der Abteilung Behörden und Kommunaltechnik des Stadtrechnungshofes Wien durchgeführt.

1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung erfolgte im zweiten Halbjahr 2019 und im ersten Halbjahr 2020. Das Eröffnungsgespräch mit der geprüften Stelle fand in der zweiten Oktoberwoche 2019 statt. Die Schlussbesprechung wurde in der ersten Augustwoche 2020 durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum umfasste die Jahre 2016 bis 2020.

1.3 Prüfungshandlungen

Die Prüfungshandlungen umfassten die Analyse von Dokumenten, Literatur- und Internetrecherchen und die Akteneinsicht zu diversen Verfahren. Darüber hinaus wurden Interviews mit Mitarbeitenden der Magistratsabteilung 46 geführt.

Die geprüfte Stelle legte die geforderten Unterlagen zeitgerecht vor, sodass sich keine Verzögerungen im Prüfungsablauf ergaben.

1.4 Prüfungsbefugnis

Die Prüfungsbefugnis für diese Sicherheitsprüfung ist in § 73c der Wiener Stadtverfassung festgeschrieben.

1.5 Vorberichte

Das ehemalige Kontrollamt der Stadt Wien bzw. der Stadtrechnungshof Wien behandelte das gegenständliche Thema bereits in seinen Berichten:

- MA 28, Prüfung von Bodenmarkierungsarbeiten, KA V - 28-4/11,
- MA 28, Prüfung von Bodenmarkierungsarbeiten; Nachprüfung, StRH V - 28-1/14 und
- MA 28, Prüfung von Bodenmarkierungsarbeiten; 2. Nachprüfung, StRH V - 5/16.

Hinsichtlich der Thematik der Ausführung von Bodenmarkierungen aus technischer Sicht wird auf einen Bericht des Stadtrechnungshofes Wien aus dem Jahr 2020 hingewiesen.

2. Allgemeines

2.1 Zuständigkeit

Die Magistratsabteilung 46 ist lt. Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien für die Erlassung von verkehrsregelnden Verordnungen zuständig. Davon ausgenommen sind solche verkehrsregelnde Verordnungen, die in den Verantwortungsbereich der Magistratsabteilungen 48 oder 65 fallen. Letztere ist für die Erlassung von Verordnungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs verantwortlich, die nicht ausschließlich durch die Anbringung von Straßenverkehrszeichen oder anderen Einrichtungen, wie beispielsweise Bodenmarkierungen kundgemacht werden. Beispiele dafür sind die Parkraumbewirtschaftung oder die Bewilligung von Wochenendfahrverboten. Die Magistratsabteilung 48 wiederum ist für Erlassung von Verordnungen über die befristete Aufhebung von Kurzparkzonen zuständig.

2.2 Ablauf und Beteiligte

2.2.1 Auslöser

Ein Verfahren zur Erlassung von verkehrsregelnden Verordnungen kann durch verschiedene Auslöser veranlasst werden. Neben amtswegigen Verfahren, also Verfahren, die durch die Behörde selbst eingeleitet werden, werden viele auch durch Privatpersonen, Institutionen oder Firmen angestoßen. Diese treten entweder direkt an die Magistratsabteilung 46 heran oder bringen ihre Anliegen, Wünsche, Verbesserungsvorschläge etc. im Weg anderer Dienststellen bzw. der örtlich zuständigen Bezirksvertretungen ein.

2.2.2 Ermittlungsverfahren

Die Behörde prüft diese Eingaben einerseits mit der Unterstützung von abteilungsintern zur Verfügung stehenden bzw. andererseits von anderen Fachdienststellen beigezogenen Fachleuten. Im Rahmen dieses Ermittlungsverfahrens wird in den meisten Fällen auch eine Verhandlung vor Ort durchgeführt. Andernfalls werden Büroverhandlungen oder telefonische Ermittlungsverfahren durchgeführt.

Im Verfahren werden auch andere Beteiligte, wie etwa der Bezirk in Form seiner Organe oder Vertreterinnen bzw. Vertreter der Landespolizeidirektion Wien, beigezogen. Demgegenüber haben Anrainerinnen bzw. Anrainer in diesen Verfahren keine Parteistellung. Allgemein ist festzuhalten, dass kein Rechtsanspruch auf die Erlassung oder die Aufhebung einer verkehrsregelnden Verordnung besteht.

Wird im Zuge des Verfahrens Handlungsbedarf zur Verordnung von Maßnahmen erkannt, ergeht innerhalb der Magistratsabteilung 46 ein Realisierungsauftrag und es wird - wenn indiziert - eine planliche Darstellung der neuen Situation ausgearbeitet. Aufgrund des Verhandlungsergebnisses und des dazugehörigen Plans wird sodann die verkehrsregelnde Verordnung erlassen.

2.2.3 Einspruchsverfahren

Ein Einspruch gegen das Verhandlungsergebnis ist lt. der StVO. 1960 dem Straßenerhalter vorbehalten. Andere Beteiligte haben nach einem internen Prozess der Ma-

gistratsabteilung 46, der kein Verfahren nach dem AVG darstellt, lediglich die Möglichkeit, Einwände vorzubringen. In diesen Fällen erstellt die geprüfte Stelle einen sogenannten Vorlagebericht, den sie der Geschäftsgruppe Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung zur Entscheidung übermittelt. Der Weg führt sowohl zur Geschäftsgruppe, als auch von dieser zurück an die Magistratsabteilung 46 im Weg der Magistratsdirektion - Geschäftsbereich Bauten und Technik, damit letztere u.U. noch vermittelnd eingreifen kann.

In einigen definierten Fällen obliegt die Entscheidung direkt der Leitung der Dienststelle. Das betrifft beispielsweise Einsprüche im Rahmen von Verfahren zu Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen und Hotelvorfahrtszonen.

2.3 Kundmachung

Die Kundmachung erfolgt mit der Aufstellung der Verkehrszeichen bzw. mit dem Aufbringen der Bodenmarkierung. Sie wird von der Magistratsabteilung 28 in ihrer Eigenschaft als Straßenerhalter veranlasst. Ob die Kundmachung strikt den Vorgaben der Verordnung folgt, prüft die Magistratsabteilung 46 im Rahmen einer möglichst zeitnahen Vor-Ort-Kontrolle.

2.4 Kostentragung der Verkehrsmaßnahmen

Die Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs sind i.d.R. vom Straßenerhalter auf seine Kosten anzubringen. Dazu gehören in erster Linie die Kosten für die Aufstellung von Verkehrszeichen und die Aufbringung von Bodenmarkierungen. Die Bedeckung ist wegen der budgetären Eigenverantwortung der Bezirke gemäß § 103 Wiener Stadtverfassung - mit Ausnahme der Hauptstraßen B - innerhalb der Bezirksbudgets sicherzustellen. Im Zentralbudget wiederum werden überregionale Verkehrsmaßnahmen wie etwa das Hauptradwegenetz oder Projekte der Stadterweiterung veranschlagt.

Anders verhält es sich, wenn Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs wegen des Betriebs eines Unternehmens aus Gründen der Verkehrssicherheit (auch Wiener Linien) dauernd erforderlich sind bzw. im Interesse eines solchen Un-

ternehmens angebracht werden. Die anfallenden Kosten sind diesfalls nicht in den Bezirksbudgets zu bedecken, sondern vom Unternehmen selbst zu tragen. Bei solchen Verfahren erfolgt die Kostenvorschreibung durch den Straßenerhalter mit einem eigenen Bescheid.

3. Normative Grundlagen, Vorgaben

3.1 Straßenverkehrsordnung 1960

3.1.1 Maßgebliche Bestimmungen der StVO. 1960

In der StVO. 1960 zielen zahlreiche Bestimmungen direkt oder indirekt auf Bodenmarkierungen ab. Beispielsweise ist neben den Verhaltensregeln auch verankert, dass Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs, wie auch die Bodenmarkierungen, nicht beschädigt oder unbefugt angebracht, entfernt, verdeckt oder in ihrer Lage oder Bedeutung verändert werden dürfen.

Daneben verpflichtet sie die Behörde, für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebiets durch Verordnung die erforderlichen Verkehrsverbote bzw. Verkehrsbeschränkungen zu erlassen. Darunter sind etwa Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Halte- oder Parkverbote zu verstehen. Durch solche Maßnahmen kann den Straßenbenützerinnen bzw. Straßenbenützern aber auch ein bestimmtes Verhalten wie beispielsweise das verpflichtende Abbiegen oder Anhalten vorgeschrieben werden.

Wenn ein erhebliches wirtschaftliches Interesse besteht, können auch bestimmte Straßenstellen für Ladetätigkeiten zu bestimmten Zeiten freigehalten, also Ladezonen geschaffen werden. Außerdem können Straßenstellen für Fahrzeuge von Menschen mit Behinderungen, die darauf angewiesen sind, ihr Kfz in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung, Arbeitsstätte o.ä. abzustellen, durch ein entsprechendes Halteverbot freigehalten werden.

Diese oben beschriebenen Verordnungen sind in erster Linie durch Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen kundzumachen und treten mit ihrer Anbringung in Kraft. Die Bodenmarkierungen können je nach Anwendungsbereich als Längsmarkie-

rungen, Quermarkierungen, Richtungspfeile, Schraffen, Schriftzeichen, Symbole u.dgl. ausgeführt werden. Für Bodenmarkierungen stehen gemäß der Bodenmarkierungsverordnung die exakt über den Farbraum definierten Farben Weiß, Blau, Gelb und Orange zur Verfügung. Die Farbe Orange gelangt bei vorübergehenden Bodenmarkierungen zum Einsatz.

3.1.2 Behörde, Straßenerhalter

Als Behörde bzw. als Straßenerhalter kommen lt. StVO. 1960 verschiedene Gebietskörperschaften in Betracht. Die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist für die Erlassung von Verordnungen, die Autobahnen betreffen, sowie von solchen, mit denen Bundesstraßen zu Autostraßen oder Vorrangstraßen erklärt werden, zuständig. Ferner erlässt sie bzw. er die ihr bzw. ihm in diesem Bundesgesetz ausdrücklich vorbehaltenen Verordnungen.

Die Landesregierung ist jedenfalls für die Handhabung der Verkehrspolizei auf Autobahnen zuständig. Sie kann dabei unter bestimmten Voraussetzungen in Angelegenheiten des Straßenverkehrs besonders geschulte Organe, die der Landespolizeidirektion angehören oder dieser zugeteilt sind, einsetzen.

Für die Erlassung von Bescheiden und Verordnungen ist, sofern diese Rechtsakte der Vollziehung nur für den betreffenden politischen Bezirk wirksam werden sollen und sich keine andere Zuständigkeit ergibt, die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig. In Wien obliegt diese Funktion dem Magistrat der Stadt Wien.

Bestimmte Angelegenheiten sind von der Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich zu besorgen. Konkret sind das Akten der Vollziehung, die nur für das Gebiet der betreffenden Gemeinde wirksam werden und nicht Autobahnen, Autostraßen, Bundes- oder Landesstraßen betreffen. Als Beispiele für solche Angelegenheiten seien Kurzparkzonen, Halte- oder Parkverbote, Hupverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen und die Bestimmung von Fußgängerzonen, Wohnstraßen oder Begegnungszonen genannt.

Die Funktion als Straßenerhalter fällt in Wien gemäß der Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien der Magistratsabteilung 28 zu. Liegt die öffentliche Straße jedoch an einem Gewässer, in einem Park oder einem Waldstück, treten andere Magistratsabteilungen als Straßenerhalter auf. In vorangegangener Aufzählung wären das die Magistratsabteilungen 45, 42 und 49.

Neben den verordnungspflichtigen Bodenmarkierungen darf der Straßenerhalter solche auch ohne behördlichen Auftrag anbringen. Davon ausgenommen sind jene Bodenmarkierungen, die ein Verbot oder ein Gebot darstellen, wie etwa Sperrlinien, Haltelinien oder Richtungspfeile.

3.2 Normen

Die zahlreichen Normen mit Bezug zu Bodenmarkierungen liegen hauptsächlich als ÖNORMEN oder als RVS vor. RVS ist der Kurzbegriff für die von der Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr publizierten und den Stand der Technik wider-spiegelnden Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen.

Die meisten normativen Vorgaben beschäftigen sich mit den Anforderungen an das Material und dessen physikalischen Eigenschaften. Andere Dokumente wiederum haben die Auswahl der Bodenmarkierungen und Bestimmungen zur Durchführung von Bodenmarkierungsarbeiten zum Inhalt.

3.3 Interne Vorgaben der Magistratsabteilung 46

Der Vorgang, verkehrsregelnde Verordnungen zu erlassen, wurde in der Magistratsabteilung 46 unter dem Begriff "Definitive Verkehrsmaßnahmen" zusammengefasst. Die Abbildung des dahinterliegenden Prozesses wurde dem Stadtrechnungshof Wien vorgelegt.

Auch für die Einspruchsakte existierte ein zugehöriger Prozess, der die Entstehung des Vorlageberichtes an die letztentscheidende Stelle und den Umgang mit der Rückmeldung darstellte.

Ferner sind Dienstanweisungen, Merkblätter, interne Richtlinien oder Jour fixe-Protokolle bei der Tätigkeit der Mitarbeitenden zu beachten. Dazu übergab die Magistratsabteilung 46 dem Stadtrechnungshof Wien beispielsweise die sogenannten "Internen Einsatzkriterien für die Rotumrandung von Bodenmarkierungen". Dieses Papier beschrieb die Gesichtspunkte, unter denen Bodenmarkierungen wie Richtungspfeile, Schutzwegmarkierungen oder Piktogramme zwecks Betonung derselben mit roter Farbe umrandet werden können bzw. müssen.

4. Anlassfall der gänzlichen Rotfärbung eines Kreuzungsplateaus

Die Magistratsabteilung 28 hatte für eine Kreuzung im 11. Wiener Gemeindebezirk ein Tiefbauprojekt, das u.a. die Errichtung einer Fahrbahnaufdoppelung vorsah, erstellt. Unmittelbar nach der Genehmigung des Vorhabens in der Fachkommission Verkehr der MD-BD, d.i. ein Gremium zur Begutachtung von Straßenbauprojekten, ersuchte sie die Magistratsabteilung 46, das notwendige verkehrsbehördliche Verfahren durchzuführen. Die Magistratsabteilung 28 legte dem Ansuchen einen Plan bei, der noch keinen Hinweis auf den Wunsch nach einer Rotfärbung des Kreuzungsplateaus beinhaltete.

Das verkehrsbehördliche Verfahren führte die Magistratsabteilung 46 als telefonisches Ermittlungsverfahren durch, wobei sie neben den Fachdienststellen u.a. auch den Bezirk einbezog. Im Sachverhalt führte sie an, es würde an der gegenständlichen Kreuzung eine Fahrbahnaufdoppelung und eine Parkspurabdeckung hergestellt und es wären ihrerseits ergänzende definitive Maßnahmen festzulegen bzw. zu verordnen.

Als Ergebnis des Verfahrens wurde festgelegt, dass neben der Aufstellung von Verkehrszeichen und der Anpassungen der Parkordnung die Fahrbahnaufdoppelung rot eingefärbt werden solle. Ebendieses Verhandlungsergebnis fand bei allen Beteiligten Zustimmung und wurde auch in dieser Form verordnet. Die Kundmachung erfolgte - wie in nachstehender Abbildung 1 ersichtlich - durch die Aufstellung der Verkehrszeichen und die Aufbringung der Bodenmarkierungen.

5. Arten von Bodenmarkierungen

Die folgenden Beispiele sollen die Vielfalt der behördlichen Tätigkeit hinsichtlich der Verordnung von Bodenmarkierungen darstellen. Sie wurden vom Stadtrechnungshof Wien aus den rd. 3.500 bis 4.000 Verfahren pro Jahr unter der Prämisse ausgewählt, einen möglichst breiten Überblick über das Anforderungsspektrum zu geben. Gleichzeitig sollte die Auswahl die Möglichkeit eröffnen, Verbesserungspotenzial aufzuzeigen und Empfehlungen abzuleiten.

5.1 Rotgefärbte Fahrbahnflächen

An dieser Stelle werden einzelne Fälle angeführt, die zu einer rotgefärbten Fahrbahnfläche führten bzw. führen können.

5.1.1 Unfallhäufungsstelle

Des Öfteren entspringen rotgefärbte Fahrbahnflächen dem Versuch, eine Unfallhäufungsstelle zu entschärfen. In einem vom Stadtrechnungshof Wien näher untersuchten Sachverhalt zeigte die Auswertung der Unfallstatistik ein gehäuftes Auftreten von Verkehrsunfällen mit Personenschaden, die eine Überprüfung der Verkehrssicherheit des betroffenen Kreuzungsbereichs erforderte. Im Zuge dieses Verfahrens empfahl die innerhalb der Magistratsabteilung 46 mit solchen Aufgaben befasste "Gruppe Verkehrssicherheit", die örtliche Radfahranlage rot einzufärben. Dieser Empfehlung wurde in der durchgeführten Ortsverhandlung gefolgt und die entsprechende Maßnahme verordnet.

5.1.2 Internes Anbringen

In einem anderen Fall stammte das Anbringen von einem Mitarbeiter der Dienststelle. Vorgeschlagen wurde, in Zukunft sämtliche Stellen, an denen der Radverkehr vom Rand der Fahrbahn in die Mitte der Fahrbahn geführt wird, rot einzufärben. Er schloss sein Anbringen mit dem Anliegen, diese Regelung in die internen Richtlinien der Dienststelle aufzunehmen.

Als vordringlich wurde dabei die thematisierte Rotfärbung des Abschnitts des Verschwenks eines Mehrzweckstreifens in einem Rückstaubereich im 12. Wiener Ge-

meindebezirk gesehen. Für diesen konkreten Fall führte die Magistratsabteilung 46 ein telefonisches Ermittlungsverfahren durch. Im diesbezüglichen Aktenvermerk wurde der Sachverhalt dahingehend beschrieben, als *"zur Hebung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs [...] die Aufbringung einer Bodenmarkierung (Roteinfärbung) seitens der MA 46 veranlasst"* wird. Die Maßnahme solle *"den Versatz des Mehrzweckstreifens verdeutlichen und somit die Aufmerksamkeit für Kraftfahrzeuglenker gegenüber Radfahrern erhöhen"*.

Auffällig war, dass die Dienststelle im Ermittlungsverfahren die Landespolizeidirektion Wien, den Straßenerhalter und die Magistratsabteilung 48, nicht aber die Bezirksvertretung einband.

5.1.3 Ansuchen eines Bezirkes

Bei einem anderen Fall stammte das Anbringen von der Bezirksvertretung eines Wiener Gemeindebezirks. Zur weiteren Hebung der Verkehrssicherheit sollte der Zugang zu einer Sportanlage mittels einer flächenhaften Roteinfärbung verdeutlicht werden.

5.2 Behindertenzonen, Ladezonen, Diplomatenzonen

Eine Behindertenzone kann von Privatpersonen oder von Firmen, Institutionen u.dgl. bei der Magistratsabteilung 46 beantragt werden. Es handelt sich dabei um eine Halteverbotszone, in der Menschen mit Behinderung ihr Fahrzeug abstellen dürfen. Dies kann für ein konkretes Fahrzeug oder für den allgemeinen Gebrauch gelten. Zusätzlich zum eigentlichen Halteverbot werden immer wieder auch ergänzend Bodenmarkierungen wie etwa Sperrflächen davor oder danach notwendig, um die uneingeschränkte Benützbarkeit der Behindertenzone zu gewährleisten.

Nach der Prüfung und der Abwicklung eines Ermittlungsverfahrens bzw. einer Ortsverhandlung durch die Behörde verordnet diese die gebotenen Maßnahmen. Die Verfahrenskosten der Magistratsabteilung 46 trägt in diesem Fall die Antragstellerin bzw. der Antragsteller oder die antragstellende Institution. Die Mittel für die Kundmachung vor Ort sind von der Magistratsabteilung 28 im Bezirksbudget zu decken.

Speziell im städtischen Raum stehen im Umkreis von Geschäften oder Betrieben oft nicht ausreichend Flächen zur Verrichtung von Ladetätigkeiten zur Verfügung. Um Ladetätigkeiten dennoch zu ermöglichen und sie vor allem ohne Gefährdungspotenzial durch provisorisch auf der Fahrbahn abgestellte Kfz abwickeln zu können, kann die Behörde Ladezonen verordnen. Meist werden diese Zonen mit Verkehrszeichen und der Zusatztafel "ausgenommen Ladetätigkeit" kundgemacht und sind sodann innerhalb definierter Zeiten für Ladetätigkeiten freizuhalten. Wie auch bei allgemeinen Halte- und Parkverboten werden begleitend und unterstützend gegebenenfalls angrenzende Bereiche mit Bodenmarkierungen, beispielsweise durch eine durchgehende gelbe Linie am Gehsteig oder durch eine Zickzacklinie ("M-Markierung") in gelber Farbe, gekennzeichnet. Das Ansuchen um Schaffung einer Ladezone geht zumeist direkt von den Geschäften bzw. Betrieben aus.

Diplomatenzonen können von ausländischen diplomatischen Vertretungen in Österreich im Sinn der Vereinbarung betreffend Halte- und Parkverbotszonen des diplomatischen Corps beantragt werden. Der Antragsweg führt hierbei über das Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten zur Magistratsabteilung 46. Dem Ersuchen um Verordnung von diesbezüglichen Verkehrszeichen bzw. Bodenmarkierungen wird nach Maßgabe der örtlichen Situation i.d.R. auch entsprochen.

5.3 Verkehrsmaßnahmen im Einfahrts- oder Ausfahrtsbereich

Gehsteigauffahrten und Gehsteigüberfahrten werden von der Magistratsabteilung 28 oder von der Magistratsabteilung 37 im Rahmen eines Bauverfahrens bewilligt. Die Bescheidnehmerin bzw. der Bescheidnehmer kann in der Folge an die Magistratsabteilung 46 herantreten und um die Herstellung von neuen bzw. um die Anpassung von bestehenden Bodenmarkierungen ersuchen.

Sofern aus Sicht der Verkehrssicherheit nichts dagegen spricht bzw. es aus diesem Grund sogar geboten erscheint, werden die Bodenmarkierungen an die neue Situati-

on angepasst und neu verordnet. Die Kosten des Verfahrens und für die Aufbringung der Bodenmarkierung trägt in diesem Fall die Einschreiterin bzw. der Einschreiter.

5.4 Halte- und Parkverbote, Kurzparkzonen

Halte- und Parkverbote dienen u.a. dazu, die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden bzw. die Ordnung des ruhenden Verkehrs zu gewährleisten. Im Umfeld von Ein- oder Ausfahrten sollen sie sicherstellen, dass diese von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden bzw. der erforderliche Schwenkbereich, also der Straßenraum zum Manövrieren des Fahrzeuges, gegeben ist.

Halte- und Parkverbote werden häufig zum Gegenstand von behördlichen Amtshandlungen und verkehrsregelnden Verordnungen. Sie können entweder durch Verkehrszeichen ausgeschildert und bzw. oder durch dahingehende Bodenmarkierungen gekennzeichnet werden. Beispielhaft für Bodenmarkierungen seien die durchgehende gelbe Linie am Gehsteig oder die Zickzacklinie, d.i. die sogenannte M-Markierung, ebenfalls in Gelb gehalten, angeführt.

Abbildung 2: Zickzacklinie



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Aufgrund von örtlichen Gegebenheiten oder zur Erleichterung der Verkehrslage kann die Behörde für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebiets das Parken zeitlich beschränken. Diese Kurzparkzonen können u.a. auch durch Bodenmarkierungen, diesfalls in blauer Farbe, gekennzeichnet werden.

5.5 Schutzwege

Wenn es die Sicherheit und der Umfang der Fußgängerströme erfordern, sind Schutzwege anzulegen, die erforderlichenfalls mit einer Lichtsignalregelung versehen werden. Wo Lichtzeichen zur Regelung des Verkehrs oder zur Abgabe blinkenden gelben Lichts ständig betrieben werden, sind Schutzwegmarkierungen obligat. Die kurz umrissenen Regelungen für Schutzwege sind analog auch auf Radfahrerinnen- bzw. Radfahrerüberfahrten anzuwenden.

Einer der dahingehend eingesehenen Fälle betraf die Errichtung eines Schutzweges auf Antrag der Bezirksvertretung eines Wiener Gemeindebezirks. Im Ermittlungsverfahren entschied die Behörde, dem Antrag stattzugeben, zumal sich die betroffene Kreuzung in der Nähe einer Schule befindet und der Schulweg auf diese Weise sicherer gestaltet werden sollte.

Um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer weiter zu erhöhen, kann die Schutzwegmarkierung gegebenenfalls zusätzlich mit einer roten Umrandung ausgeführt werden.

Die in den Vorjahren in anderen Bundesländern erprobte und auch medial ausgiebig diskutierte Ausführung von Schutzwegen mit dreidimensionaler optischer Wirkung ist in Wien nicht zum Einsatz gekommen. Laut Auskunft der Magistratsabteilung 46 seien infolge der Ergebnisse des wissenschaftlichen Versuchs auch keine diesbezüglichen Ansinnen latent.

5.6 Geschwindigkeitsbeschränkungen

Geschwindigkeitsbeschränkungen werden durch Verkehrszeichen kundgemacht und erforderlichenfalls durch Piktogramme auf der Fahrbahn dargestellt.

5.6.1 Der Stadtrechnungshof Wien stieß beim Aktenstudium auf einen Antrag auf Verordnung einer Tempo 30-Zone, einer sogenannten Zonenbeschränkung. Der Antrag wurde von der Bezirksvertretung eines Wiener Gemeindebezirks gestellt und im Weg der Magistratsdirektion der Magistratsabteilung 46 übermittelt. Diese beraumte im Rahmen des eingeleiteten Verfahrens eine Verhandlung an. Entgegen den im Verfahren abgegebenen, ablehnenden Stellungnahmen der Wirtschaftskammer und der Wiener Linien erachtete die Behörde die Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Sinn der Verkehrssicherheit als prioritär. Letztlich wurde in den betroffenen Straßenzügen eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf maximal 30 km/h verordnet.

Dem Stadtrechnungshof Wien fiel beim Aktenstudium auf, dass nahezu sämtliche Vorakten im gegenständlichen Gebiet "in Verstoß" geraten waren.

Gegen das Verhandlungsergebnis haben die Wiener Linien mit Hinweis auf negative Auswirkungen auf die in diesem Gebiet verkehrende Buslinie Einspruch erhoben. Der Einspruchsakt wurde im Weg der MD-BD an die Geschäftsgruppe - Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung übermittelt. Diese teilte der MD-BD in einem formlosen E-Mail dazu mit, dass "im Sinn des Verhandlungsergebnisses entschieden wird". Daraufhin ersuchte die MD-BD mit einem Schreiben die Magistratsabteilung 46 um Setzung der erforderlichen Schritte. Im zugehörigen Aktenvermerk der Magistratsabteilung 46 wurde festgehalten, dass die Entscheidung von der MD-BD getroffen worden sei. Zur faktengetreuen Wiedergabe des Sachverhaltes wäre im Aktenvermerk jedoch die Geschäftsgruppe - Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung als entscheidende Stelle gewesen. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, in den Unterlagen zum Verfahrensablauf eine faktengetreue Darstellung zu wählen.

5.6.2 In einem anderen Fall berichtete der Bezirksvorsteher eines Wiener Gemeindebezirks, dass sich die Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer im Bereich eines Rehabzentrums nicht an die dort erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h halten würden. Es wurde daher die Magistratsabteilung 46 um Überprüfung ersucht, ob Piktogramme zur Verdeutlichung der Tempo 30-Zone beitragen könnten. Die Dienststelle teilte zu diesem Anliegen mit, dass es sich bei der ergänzenden Kennzeichnung einer bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung um nicht verordnungspflichtige Bodenmarkierungen handelt. Diese können daher vom Straßenerhalter ohne eigene Verordnung aufgebracht werden. Dem Akt war aber nicht zu entnehmen, ob dies auch erfolgt ist.

5.7 Haltelinien, Sperrlinien, Sperrflächen

Halte-, Leit- oder Sperrlinien dienen, wie auch die Sperrflächen, sowohl zur Ordnung des fließenden als auch des ruhenden Verkehrs. In bestimmten Fällen kann mit solchen Bodenmarkierungen auch die Sicherheit, die Leichtigkeit und die Flüssigkeit des Verkehrs erhöht werden.

Auf Anregung eines Bürgers überprüfte die Magistratsabteilung 46 die lokale Verkehrssituation im Hinblick auf die Anbringung von Bodenmarkierungen zur Hebung der Sicherheit. Im Rahmen einer Ortsverhandlung, zu der auch der Anbringer eingeladen war, wurden die örtlichen Gegebenheiten erörtert und schließlich neue Sperr- bzw. Leitlinien verordnet.

Im Verkehrsalltag treten wiederkehrend Situationen auf, in denen Fahrzeuge in Straßenbereichen ungünstig halten oder parken und dadurch die Zu- bzw. Abfahrt von anderen Fahrzeugen, wie z.B. Müllsammelfahrzeugen, privaten Fahrzeugen oder Lieferwagen, behindern. In diesen Fällen prüft die Behörde, ob durch die Anbringung von Sperrflächen, gegebenenfalls auch in Verbindung mit Pollern, die Situation verbessert werden kann. Die Anregung zu einer solchen Überprüfung geben entweder die Grundstückseigentümerinnen bzw. die Grundstückseigentümer selbst, die betroffenen Firmen oder auch der Bezirk ab.

5.8 Straßenneubau

Wird vom Straßenerhalter ein Projekt wie etwa die Neuerrichtung bzw. Neugestaltung eines Straßenzuges abgewickelt, so hat er vor der Durchführung um die Verordnung sämtlicher verkehrsbehördlicher Maßnahmen zu ersuchen. Die Magistratsabteilung 46 führt daraufhin ein verkehrsbehördliches Ermittlungsverfahren durch und legt die notwendigen Maßnahmen in einer, gegebenenfalls auch mehreren Verordnungen fest. Im Zuge des Verfahrens wird von der Behörde ein Plan erstellt, der sämtliche Verordnungsinhalte wiedergibt. Bei der Durchsicht dahingehender Akten fiel auf, dass einer dieser Pläne keine Legende enthielt.

5.9 Begegnungszonen

Sofern es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, die Entflechtung des Verkehrs oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes erfordert, kann die Behörde Straßenstellen oder Gebiete dem Fußgängerverkehr vorbehalten. Ferner kann sie deklarierte Straßenstellen oder Gebiete zu Wohnstraßen oder zu Begegnungszonen erklären.

5.9.1 In einem eingesehenen Fall nach einem Beschluss der Bezirksvertretung stellte der Bezirksvorsteher eines Wiener Gemeindebezirks den Antrag auf Umsetzung einer Begegnungszone, einer Fußgängerzone und der Neugestaltung einer Parkanlage. Die Magistratsabteilung 28 arbeitete daraufhin ein Projekt aus, das der Magistratsabteilung 46 zur Durchführung eines verkehrsbehördlichen Ermittlungsverfahrens vorgelegt wurde. In der Folge wurde eine Ortsverhandlung durchgeführt bzw. vorab bereits Stellungnahmen der betroffenen Fachabteilungen eingeholt.

Im Besonderen sprach sich die Magistratsabteilung 68 in dem gegenständlichen Fall dagegen aus, im Bereich der Einfahrt in die Begegnungszone einen Poller zu errichten. Sie wandte ein, diese Einfahrt werde von den Einsatzfahrzeugen benützt und das Entfernen des Pollers im Alarmfall würde unnötig Zeit beanspruchen. Diesem Einwand wurde nicht entsprochen und der Poller, gemeinsam mit anderen Maßnahmen, verordnet. Die Grundlage der Verordnung, also § 76c StVO. 1960 (Begegnungszone)

bzw. § 76a StVO. 1960 (Fußgängerzone), war im maßgeblichen Dokument, dem "Verordnungsblatt", nicht angegeben.

5.9.2 In einem anderen Fall legte die Magistratsabteilung 28 ein Projekt hinsichtlich der Errichtung einer Begegnungszone der Behörde zur Überprüfung der Verkehrssituation vor. Nach erfolgter Abklärung einiger Details, wie z.B. die einheitlich zu gestaltenden Zeiten für die Ladezonen oder die Anzahl und Lage der Parkplätze, wurde eine Büroverhandlung abgehalten. Nach der Feststellung des Verhandlungsergebnisses erhob der Vertreter der Bezirksvertretung eines Wiener Gemeindebezirks gegen einige der Maßnahmen Einspruch.

Dieser Einspruchsakt wurde im Weg der MD-BD an die Geschäftsgruppe - Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung übermittelt, die im Sinn des Verhandlungsergebnisses entschied. Wie bereits unter Punkt 5.6.1 des gegenständlichen Prüfungsberichtes erwähnt, hielt die Magistratsabteilung 46 auch diesfalls im zugehörigen Aktenvermerk fälschlicherweise fest, dass die MD-BD Entscheidungsträgerin gewesen wäre.

Im Gegensatz zum Fall in Punkt 5.9.1 war in diesem Verordnungsblatt die Grundlage, also der § 76c StVO. 1960, enthalten und vermerkt.

5.10 Temporäre Bodenmarkierungen

5.10.1 Vorbereitende Verkehrsmaßnahmen sind dem Gesetzestext zufolge dann zu verordnen, *"wenn [...] Verkehrsverhältnisse zu erwarten sind, für deren Bewältigung besondere Verkehrsmaßnahmen notwendig sind"*. Die zugehörige Verordnung hat die Bestimmung der Strecke, die Festsetzung der Zeiten, die Voraussetzungen, unter denen die Verkehrsmaßnahmen wirksam werden sollen und die in Betracht kommenden Verkehrsmaßnahmen zu enthalten. Vorbereitende Verkehrsmaßnahmen werden mit orangefarbenen Bodenmarkierungen - und den entsprechenden Verkehrszeichen - kundgemacht.

5.10.2 Auch zu dieser Thematik betrachtete der Stadtrechnungshof Wien mehrere zeitlich befristete Verkehrsmaßnahmen im Wiener Straßennetz. In vier näher begutachteten Fällen, es handelte sich dabei um temporäre Radfahranlagen, stach die stark verkürzte Verfahrensdauer ins Auge.

Den jeweils gemäß § 44a StVO. 1960 ausgestellten Bescheiden der Magistratsabteilung 46, mit dem sie im Spruch die anzubringenden Straßenverkehrszeichen, Bodenmarkierungen und Verkehrsleiteinrichtungen vorschrieb und die Magistratsabteilung 28 zur Anbringung bestimmte, lag kaum Vorlaufzeit zu Grunde. Von der Anmeldung des Bedarfes nach einer vorbereitenden Verkehrsmaßnahme bis zur Einleitung des verkehrsbehördlichen Ermittlungsverfahrens mit der Aussendung des Verordnungsplans verging lediglich ein Tag.

Unter Berücksichtigung einer engagierten Vorgangsweise wurden die angeschriebenen Stellen in der Folge zur Abgabe der gewünschten Stellungnahmen doch in ein beachtlich enges zeitliches Korsett gedrängt. Den örtlich zuständigen Bezirksvorstellungen, der Landespolizeidirektion Wien, den Wiener Linien oder der Magistratsabteilung 28 wurden nur wenige Tage zur Äußerung eingeräumt, die sich teilweise durch Wochenenden und Feiertage weiter eingeschränkt zeigten. Die Magistratsabteilung 46 verstärkte den Druck, indem sie anführte, die Stellungnahmen würden zwingend bis zum gewünschten Datum einlangen müssen, andernfalls sie Zustimmung bzw. Kenntnisnahme annehmen werde. Die angeschriebenen Stellen hatten also kaum Zeit, die Eingabe zuzuteilen, sich einen Überblick zu verschaffen, zu prüfen und analysieren und allfällige Einwände in Worte zu fassen.

Dazu war anzumerken, dass die vorgenannten Stellen zwar nicht Partei des Verfahrens waren, ihnen aber in einem Einspruchsverfahren die Möglichkeit zur Äußerung zugestanden wurde. Wie bereits unter Punkt 2.2.3 erwähnt, stellt dieses Einspruchsverfahren kein Verfahren dar, das dem AVG unterliegt. Trotzdem wären nach Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien die Grundsätze der erwähnten gesetzlichen Grundlage in einem Mindestausmaß zu berücksichtigen gewesen. Diese Grundsätze umfassen die Einräumung einer angemessenen Frist zur Geltendmachung von Tatsachen

bzw. Beweismitteln, die Gelegenheit an der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken sowie die Verpflichtung der Verhandlungsleiterin bzw. des Verhandlungsleiters, auf das Zustandekommen eines Ausgleichs der geltend gemachten Interessen hinzuwirken.

Trotz der kurzen Zeit kam es in allen vier eingesehenen Fällen zu negativen Stellungnahmen der Landespolizeidirektion Wien, die den Vorhaben nicht zustimmte. Sie führte dabei Fakten wie die durch die Einschränkung der Aufnahmekapazitäten zu erwartenden Überlastungen genauso ins Treffen, wie sie auch erhöhtes Konfliktpotenzial, verkehrssicherheitstechnische Bedenken und Unfallrisiken bekundete. In einem Fall wurde das Vorhaben auch von der zuständigen Bezirksvorstehung abgelehnt, die ihre Ablehnung primär auf die "indiskutable Vorgangsweise bei der Verfahrensabwicklung" abstellte.

Auch die Behandlung der Einwände erfolgte überaus rasch, in den konkreten Fällen innerhalb nur eines Tages. Während dieses Zeitraumes durchliefen die Eingaben den gesamten Prozess für Einspruchsakte, der letztlich in der Bestätigung des Verhandlungsergebnisses mündete. Ob die vorgesehene zeitliche Ressource eine umfassende Prüfung der negativen Stellungnahmen unter gleichzeitiger Einbeziehung von zwei weiteren beteiligten Stellen als ausreichend bemessen war, zog der Stadtrechnungshof Wien zumindest in Zweifel. Schriftliche Aufzeichnungen, die auf eine angemessene Würdigung der angemeldeten Zweifel deuten würden, konnten jedenfalls nicht vorgefunden werden.

5.10.3 Der Stadtrechnungshof Wien sah in der beschriebenen Rasanz der Verfahrensabläufe kaum Spielraum für eine adäquate Prüfung der Sachlage. Für die im verkehrsbehördlichen Ermittlungsverfahren Beteiligten war kaum Zeit für Analysen, Aufbereitung von Verkehrsdaten, Vor-Ort-Begutachtungen, Gespräche etc. vorgesehen worden. Auch die dokumentierte Aufarbeitung der Einwände wurde hintangestellt. Für künftige, ähnlich gelagerte Verfahren, empfahl der Stadtrechnungshof Wien, ein Mindestmaß an Zeit zur fundierten Entscheidungsfindung zur Verfügung zu stellen.

6. Feststellungen

Anhand der eingesehenen Akte traten nur wenige Kritikpunkte zu Tage. Es konnte der Magistratsabteilung 46 hinsichtlich ihrer Tätigkeit bei der Erlassung von verkehrsregelnden Verordnungen im Zusammenhang mit Bodenmarkierungen also ein generell gutes Zeugnis ausgestellt werden.

Festgestellte Mängel betrafen in erster Linie formale Punkte, wie etwa die in Verstoß geratenen Vorakte, Pläne ohne Legende oder die inkorrekte Darstellung der Entscheidungsinstanz bei Einsprüchen. Auch der ebenfalls schon angesprochene reduzierte Adressatenkreis fiel unter die Kategorie der formalen Mängel. Der Stadtrechnungshof Wien sprach hierzu die generelle Empfehlung aus, der Aktengebarung erhöhtes Augenmerk zuzumessen und die Qualität der Unterlagen in den aufgezeigten Bereichen zu steigern.

Betreffend Einspruchsakte regte der Stadtrechnungshof Wien an, die Umstände, die die vorgebrachten Einwände revidieren bzw. in ihrer Relevanz reduzieren, festzuhalten. Er sah es als unumgänglich an, in den Akten Hinweise vorzuhalten, weshalb die angemeldeten Zweifel bzw. Bedenken der Beteiligten ohne gröbere Nachteile verworfen werden können.

7. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, die Aktenführung stets nachvollziehbar zu gestalten und Planänderungen konsequent zu dokumentieren (s. Punkt 4.).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Die Magistratsabteilung 46 anerkennt die in den Empfehlungen zum Ausdruck kommende Kritik und wird den gebotenen Standard umgehend erfüllen.

Empfehlung Nr. 2:

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, in den Unterlagen zum Verfahrensablauf eine faktengetreue Darstellung zu wählen (s. Punkt 5.6).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Die Magistratsabteilung 46 anerkennt die in den Empfehlungen zum Ausdruck kommende Kritik und wird den gebotenen Standard umgehend erfüllen.

Empfehlung Nr. 3:

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, auch bei rasch umzusetzenden Verkehrsmaßnahmen den am Verfahren Beteiligten ein Mindestmaß an Zeit zur fundierten Entscheidungsfindung zur Verfügung zu stellen (s. Punkt 5.10.3).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Die Empfehlung wird angenommen und umgesetzt.

Empfehlung Nr. 4:

Der Stadtrechnungshof Wien sprach angesichts der formalen Anforderungen die generelle Empfehlung aus, der Aktengebarung erhöhtes Augenmerk zuzumessen und die Qualität der Unterlagen in den aufgezeigten Bereichen zu steigern (s. Punkt 6.).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Die Magistratsabteilung 46 anerkennt die in den Empfehlungen zum Ausdruck kommende Kritik und wird den gebotenen Standard umgehend erfüllen.

Empfehlung Nr. 5:

Auf Einspruchsakten abzielend regte der Stadtrechnungshof Wien an, jene Umstände, die die von Beteiligten vorgebrachten Einwände revidieren bzw. in ihrer Relevanz reduzieren, festzuhalten. Er sah es als unumgänglich an, in den Akten Hinweise vor-

zuhalten, weshalb die angemeldeten Zweifel bzw. Bedenken ohne gröbere Nachteile verworfen werden können (s. Punkt 6.).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Die Empfehlung wird angenommen und umgesetzt.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Mag. Werner Sedlak, MA

Wien, im Oktober 2020