



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 V - 1535572-2022

MA 29, Prüfung von Sondertransporten

KURZFASSUNG

Stichprobenweise Überprüfungen von Bewilligungen von Sondertransporten im 2. Halbjahr 2020 und im 1. Halbjahr 2021 ergaben eine ordnungsgemäße und zügige Abwicklung von Behördenverfahren. Bemerkenswert war, dass es der MA 29 - Brückenbau und Grundbau gelang, die erst im Juni 2020 übernommene verantwortungsvolle behördliche Tätigkeit für die Antragstellenden auch in schwierigen Fällen sofort funktionstüchtig anzubieten.

Der Stadtrechnungshof Wien erkannte u.a. Verbesserungsmöglichkeiten bei der Zusammenarbeit aller Beteiligten zur Sicherstellung der planmäßigen Abwicklung von Sondertransporten im Zusammenhang mit Behinderungen durch parkende Fahrzeuge.

Die Prüfung des Stadtrechnungshofes Wien diente der Aufrechterhaltung bzw. Weiterentwicklung der Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten bei Sondertransporten.

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die behördlichen Aufgaben im Zusammenhang mit Sondertransporten einer sicherheitstechnischen 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	7
1.1 Prüfungsgegenstand	7
1.2 Prüfungszeitraum	7
1.3 Prüfungshandlungen	7
1.4 Prüfungsbefugnis	8
1.5 Vorberichte	8
2. Einleitung und rechtliche Grundlagen.....	8
3. Höchster überhoher Sondertransport (SOTRA-Nr.: 2103314).....	10
4. Längster überlanger Sondertransport (SOTRA-Nr.: 2021056).....	18
5. Schwerster überschwerer Sondertransport (SOTRA-Nr.: 2033809).....	22
6. Wahrnehmungen des Stadtrechnungshofes Wien	26
7. Zusammenfassung der Empfehlungen	31

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Anzahl der Stellungnahmen und Bescheide zu Anträgen um Bewilligung von Sondertransporten.....	9
--	---

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

A.....	Autobahn
Abs.....	Absatz
ASFINAG.....	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft
AZ.....	Aktenzahl
BMK.....	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Ener- gie, Mobilität, Innovation und Technologie
bzw.	beziehungsweise
ca.....	circa
COVID-19	Coronaviruskrankheit-2019
EDV.....	elektronische Datenverarbeitung
ELAK.....	elektronischer Akt
GEM.....	Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien
GmbH & Co KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung und Com- pagnie Kommanditgesellschaft
GmbH.....	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
h.....	Stunde
KDV. 1967	Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967
KFG. 1967	Kraftfahrgesetz 1967
kg	Kilogramm
km	Kilometer
km/h.....	Kilometer pro Stunde
lit.....	litera
Lkw	Lastkraftwagen
lt.	laut
m	Meter
m ³	Kubikmeter
MA	Magistratsabteilung

max.	.....	maximal
Nr.	.....	Nummer
ÖNORM EN	.....	Europäische Norm im Status einer Österreichischen Norm
ÖNORM	.....	Österreichische Norm
rd.	.....	rund
S	.....	Schnellstraße
s.	.....	siehe
SOTRA	.....	Sondertransporte
StVO. 1960	.....	Straßenverkehrsordnung 1960
t	.....	Tonnen
u.a.	.....	unter anderem
U2	.....	U-Bahnlinie 2
U-Bahn	.....	Untergrundbahn
VDI	.....	Verein Deutscher Ingenieure
vgl.	.....	vergleiche
WStV	.....	Wiener Stadtverfassung
www	.....	World Wide Web
Z.	.....	Ziffer
z.T.	.....	zum Teil

LITERATURVERZEICHNIS

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, SOTRA - Gesamterlass, Version 4, www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/recht/kfgesetz/erlaesse/sondertransporte.html, 2022, abgerufen am 3. Mai 2022

GLOSSAR

Unteilbare Ladung

Gemäß § 2 Z. 45 KFG. 1967 eine Ladung, die für die Zwecke der Beförderungen auf der Straße nicht oder ohne unverhältnismäßig hohe Kosten oder Schadenrisiken in 2 oder mehr Einzelladungen geteilt werden kann und die aufgrund ihrer Abmessungen und Massen nicht von einem Fahrzeug, das in jeder Hinsicht den kraftfahrrechtlichen Vorschriften entspricht, transportiert werden kann.

PRÜFUNGSERGEBNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Abwicklung von Sondertransporten einer stichprobenweisen Prüfung. Ziel der gegenständlichen Prüfung war es festzustellen, ob die behördlichen Aufgaben im Zusammenhang mit Sondertransporten in und durch Wien sicherheitstechnisch ordnungsgemäß wahrgenommen werden.

Die Entscheidung zur Durchführung der gegenständlichen Prüfung wurde in Anwendung der risikoorientierten Prüfungsthemenauswahl des Stadtrechnungshofes Wien getroffen.

Die gegenständliche Prüfung wurde von der Abteilung Bauwerke, Verkehr und Energie des Stadtrechnungshofes Wien durchgeführt.

1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung erfolgte im 2. Halbjahr 2021 und im 1. Halbjahr 2022. Das Eröffnungsgespräch mit der geprüften Stelle fand im Juni 2021 statt. Die Schlussbesprechung wurde im Juni 2022 durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum umfasste das 2. Halbjahr 2020 und das 1. Halbjahr 2021, wobei gegebenenfalls auch spätere Entwicklungen in die Einschau einbezogen wurden.

1.3 Prüfungshandlungen

Die Prüfungshandlungen umfassten Gespräche mit den Vertreterinnen bzw. Vertretern der geprüften Stelle, die Durchsicht von Unterlagen aus Ausarbeitungen zu Fragebögen, die Akteneinsicht, Internetrecherchen und die Beobachtung eines überschweren und übergroßen Transportes auf einer Route in Wien.

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 WStV festgeschrieben.

1.5 Vorberichte

Zum gegenständlichen Prüfungsthema liegen dem Stadtrechnungshof Wien für die vergangenen 10 Jahre keine relevanten Prüfungsberichte vor.

2. Einleitung und rechtliche Grundlagen

2.1 Die GEM wurde am 26. Mai 2020 mit dem Wirksamkeitsbeginn am 1. Juni 2020 geändert. Im Rahmen dieser Änderung wurde die Erfüllung der Aufgabe „Eingeschränkte Zulassung von Kraftfahrzeugen und Anhängern sowie Bewilligung von Transporten mit Übermaßen und Übergewichten sowie Bewilligung zum Ziehen nicht zugelassener Fahrzeuge“ der MA 29 - Brückenbau und Grundbau übertragen. Zuvor war die MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten zuständig gewesen.

2.2 Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erließ im September 2017 den SOTRA - Gesamterlass. Die zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien gültige Version 4 des SOTRA - Gesamterlasses stammte vom Jänner 2022 und wurde vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2022) erstellt. Der SOTRA - Gesamterlass regelt die Durchführung von Sondertransporten in Österreich.

2.3 Der SOTRA - Gesamterlass fasst in den einleitenden Kapiteln die gesetzlichen Grundlagen für Sondertransporte zusammen. Dazu gehören u.a. folgende kraftfahrrechtliche Bestimmungen:

- § 39 KFG. 1967 (eingeschränkte Zulassung),
- § 40 Abs. 3 KFG. 1967 (Verfahren bei der Zulassung),
- § 82 Abs. 5 KFG.1967 (Verfahren bei der Zulassung bei Vorliegen ausländischer Kennzeichen),

- § 101 Abs. 5 KFG. 1967 (Beladung und Langgutfahren, jeweils mit Bewilligungspflicht) sowie
- § 104 Abs. 9 KFG. 1967 (Ziehen von Anhängern mit Bewilligungspflicht).

2.4 Bei den aufgezählten Bestimmungen geht es im Wesentlichen darum, durch rechtliche Vorgaben sicherzustellen, dass übergroße und überschwere Transporte auf öffentlichen Straßen keine Schäden an der Infrastruktur anrichten, Beeinträchtigungen des Verkehrs durch diese Transporte minimiert werden und die Transportfahrzeuge verkehrs- und betriebssicher sind. Um diese Ziele verlässlich zu erreichen, ist die Mitwirkung von Behörden vorgesehen. Sondertransporte sind daher bewilligungspflichtig.

2.5 Die MA 29 - Brückenbau und Grundbau wickelte die Genehmigungsverfahren für Sondertransporte in mittelbarer Bundesverwaltung ab. Sie war für Sondertransporte in ihrem örtlichen Wirkungsbereich zuständig. Nach den im SOTRA - Gesamterlass dargestellten Verfahrenszuständigkeiten für Transitfahrten fungierte die MA 29 - Brückenbau und Grundbau bei bundesländerübergreifenden Sondertransporten selbst als federführende Behörde. Oder sie lieferte Stellungnahmen für die jeweils zuständige Behörde ab, sofern die Sondertransporte auch auf Wiener Stadtgebiet stattfanden. Die Tabelle 1 gibt einen Überblick über die Anzahl der Geschäftsfälle im Betrachtungszeitraum.

Tabelle 1: Anzahl der Stellungnahmen und Bescheide zu Anträgen um Bewilligung von Sondertransporten

Zeitraum	Stellungnahmen	Bescheide	Summe
2. Halbjahr 2020	631	1.263	1.894
1. Halbjahr 2021	717	1.801	2.518

Quelle: MA 29 - Brückenbau und Grundbau

2.6 Die Prüfer des Stadtrechnungshofes Wien erhielten eine auf Wien eingeschränkte Leseberechtigung für die EDV-Applikation „Sondertransporte-Informationssystem“. Diese Applikation wurde österreichweit für die Abwicklung von Genehmigungsverfahren für Sondertransporte verwendet. Durch die Leseberechtigung war es den Prüfern

möglich, Einschau in die von der MA 29 - Brückenbau und Grundbau behandelten Anträge und Genehmigungsbescheide sowie in deren Stellungnahmen zu nehmen. Um eine vollständige Einsicht in prüfungsgegenständliche Akten der MA 29 - Brückenbau und Grundbau zu gewährleisten, wurde dem Stadtrechnungshof Wien geschäftsfallbezogen ein lesender Zugriff auf das magistratsinterne ELAK-System eingeräumt.

2.7 Aufgrund der großen Anzahl von Geschäftsfällen konzentrierte sich der Stadtrechnungshof Wien bei seiner Prüfung auf eine Stichprobe von Sondertransporten. Die Stichprobe umfasste den längsten überlangen, den höchsten überhohen, den breitesten überbreiten und den schwersten überschweren Sondertransport, deren Genehmigung durch die MA 29 - Brückenbau und Grundbau auf Anträgen aus dem Betrachtungszeitraum beruhte.

3. Höchster überhoher Sondertransport (SOTRA-Nr.: 2103314)

3.1 Der höchste überhohe Sondertransport war zugleich auch der breiteste überbreite Sondertransport. Es handelte sich dabei um den Transport einer alten Platane, die aufgrund von erforderlichen U-Bahn-Arbeiten nahe der Kreuzung der Josefstädter Straße mit der Auerspergstraße im 8. Wiener Gemeindebezirk im Weg stand und aus Gründen des Naturschutzes umgepflanzt werden sollte.

3.2 Der Stadtrechnungshof Wien bewertete die Durchführung der Sondertransporte für die Verlegung der Platane ausschließlich nach sicherheitstechnischen Kriterien. Ob die angefallenen Kosten in einem gerechtfertigten Verhältnis zum Nutzen unter Berücksichtigung ökologischer Gesichtspunkte standen, wurde nicht geprüft.

3.3 Eine auf Schwertransporte spezialisierte niederösterreichische Firma beantragte aufgrund des zu erwartenden Gewichtes und der Abmessungen der Platane am 29. Jänner 2021 die Durchführung von Sondertransporten für den Zeitraum vom 15. Februar 2021 bis zum 14. März 2021. Der Antrag bezog sich auf 1 Lastfahrt und auf 2 Leerfahrten, die erforderlich waren, um die angestrebte Lastfahrt zu ermöglichen.

3.4 Die MA 29 - Brückenbau und Grundbau erstellte dazu am 10. Februar 2021 mittels Bescheid die Bewilligung für die Routenzulassung bzw. Routengenehmigung. Im Bescheid wurde von einem Gewicht der Ladung von 54.215 kg ausgegangen. Die Abmessungen wurden mit 12 m*12 m*19 m (=Länge*Breite*Höhe) angesetzt. Dass der Baum mit Trägergestell eine unteilbare Ladung gemäß § 2 Z. 45 KFG. 1967 darstellte, war für die MA 29 - Brückenbau und Grundbau wegen der sonst eintretenden irreversiblen Schäden an der Platane offensichtlich und bedurfte keinen weiteren Ermittlungen.

3.5 Der Transport des Baumes sollte mit einem Sattelkraftfahrzeug erfolgen. Das Sattelkraftfahrzeug bestand aus einem Sattelzugfahrzeug mit 3 Achsen und einem Sattelanhänger mit 6 Achsen. Um den betriebseigenen Fuhrpark flexibel einsetzen zu können, gab die Antragstellerin 5 verschiedene Sattelzugfahrzeuge mit polizeilichen Kennzeichen an. Die Sattelzugfahrzeuge waren im Wesentlichen gleichartig und hatten ein Eigengewicht mit einer Bandbreite von 9.790 kg bis 10.185 kg. Die Sattelzugfahrzeuge hätten ohne Sattelanhänger aufgrund ihrer regulären Abmessungen und Gewichte auch ohne Routengenehmigung auf öffentlichen Straßen verwendet werden können.

3.6 Als Sattelanhänger kam ein Fahrzeug mit einem Eigengewicht von 20,60 t und mit veränderbaren Abmessungen der Auflagefläche zum Einsatz. Im eingezogenen Zustand betrug die Breite des Sattelanhängers 3 m (regulär gesetzlich erlaubt: maximal 2,55 m). Mit angehängtem Sattelanhänger betrug die Gesamtlänge des Sattelkraftfahrzeuges rd. 20 m (regulär gesetzlich erlaubt: maximal 16,50 m). Aufgrund dieser Überschreitungen von höchstens erlaubten Abmessungen war nicht nur die Lastfahrt bewilligungspflichtig, sondern auch die Leerfahrten des Sattelkraftfahrzeuges. Die Leerfahrten wurden mit den üblichen Auflagen bewilligt. Zu den Auflagen gehörte u.a. eine Transportbegleitung der Stufe 1, eine Durchführung der Leerfahrten in der verkehrsschwachen Zeit zwischen 22.00 Uhr und 5.00 Uhr und eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bzw. auf Autobahnen von 60 km/h. Unter Stufe 1 wird Eigenbegleitung verstanden. Demnach war der Einsatz von vereidigten Straßenaufsichtsorganen gemäß § 97 Abs. 2 StVO. 1960 für die Leerfahrten nicht erforderlich.

3.7 Straßenaufsichtsorgane können einzelnen Straßenbenützenden für den Einzelfall Anordnungen für die Benützung der Straße erteilen, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des sich bewegenden oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs erfordert.

3.8 Die im Ortsgebiet von Wien vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h war für den Stadtrechnungshof Wien nachvollziehbar. Diese Vorschreibung beruhte auf den „Standardauflagen Transportbewilligung“ der Anlage III.1. des SOTRA - Gesamterlasses. Die auf Autobahnen vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h wurde für die Leerfahrten ohne Gewichtsüberschreitung aufgrund der Breite des Sattelanhängers von 3 m gemäß SOTRA - Handbuch der MA 29 - Brückenbau und Grundbau festgelegt. Bei zunehmender Breite wären aufgrund der damit verbundenen Gefahren stufenweise niedrigere erlaubte Höchstgeschwindigkeiten vorzuschreiben. Beispielsweise wäre bei einer Breite von mehr als 4,50 m nur noch eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf Autobahnen erlaubt. Im SOTRA - Handbuch wurde für die Festlegung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit für Einzelfahrten auf Autobahnen jedoch fälschlicherweise der Begriff Länge anstelle von Breite verwendet.

3.9 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der MA 29 - Brückenbau und Grundbau, das SOTRA - Handbuch der MA 29 - Brückenbau und Grundbau zu überarbeiten, damit die Begriffe Fahrzeuglänge und Fahrzeugbreite bei der Bestimmung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit für Einzelfahrten von Sondertransporten ohne Gewichtsüberschreitung auf Autobahnen richtig zur Anwendung kommen.

3.10 Nach dem Aufladen des Baumes wurde für die Lastfahrt des Sattelkraftfahrzeuges von einer Länge von 20,29 m, einer Breite von 12 m, einer Höhe von 19,90 m und einem Gesamtgewicht von maximal 85 t (regulär gesetzlich erlaubt: 40 t) ausgegangen. Die höchste auftretende tatsächliche Achslast wurde beim Sattelanhänger mit je 10 t angenommen. Wegen des großen Umfanges unterbleiben an dieser Stelle weitere Angaben zu den Achslasten, zu den anderen Achsabständen und zu sonstigen Daten aus der Beantragung. Diese waren der MA 29 - Brückenbau und Grundbau im Ermittlungsverfahren vor Erstellung des Bescheides bekannt.

3.11 Die Route der Lastfahrt führte vom Ladeort zum Entladeort. Als Ladeort war die Adresse Auerspergstraße 19 im 8. Wiener Gemeindebezirk angegeben. Der Entladeort war die Parkanlage Schmerlingplatz im 1. Wiener Gemeindebezirk.

3.12 Eine Gemeinschaft aus externen Sachverständigen berechnete vor dem Ausgraben der Platane aufgrund der äußeren Abmessungen der Platane und Annahmen zum Wurzelballen das Gewicht der Platane im ausgegrabenen Zustand. Das Stammgewicht betrug demnach 1,60 t, die Baumkrone 1,80 t. Die oberirdischen Teile der Platane wogen somit lt. Berechnung 3,40 t. Deutlich schwerer war der Wurzelballen. Die Sachverständigen gingen bei einem Rauminhalt von 16,20 m³ von einem Gewicht des Wurzelballens von 32,40 t aus. Die Höhe des Wurzelballens wurde dabei mit 1,20 m angesetzt. Die Sachverständigen kamen abschließend zur Schlussfolgerung: *„Das Gesamtgewicht der Platane - bestehend aus oberirdischen und unterirdischen Holzteilen inklusive des Erdballens - beträgt zum jetzigen Zeitpunkt rund 36 Tonnen“*. Aussagen zum Schwerpunkt der Platane wurden von den Sachverständigen nicht getroffen, wenngleich dessen Berechnung möglich gewesen wäre. Aufgrund des im Vergleich zu den oberirdischen Teilen der Platane schweren Wurzelballens kam der Schwerpunkt im unteren Bereich der ausgegrabenen, aufrechtstehenden Platane zu liegen, was für die Stabilität des besonders überhohen und überbreiten Sondertransportes für eine sichere Abwicklung naturgemäß vorteilhaft war.

3.13 Ein Gutachten bzw. eine fachliche Stellungnahme zur Stabilität gegen Kippen der Platane samt Trägergestell aus zusammengeschweißten Stahlteilen während der Durchführung des Sondertransportes war im Akt der MA 29 - Brückenbau und Grundbau nicht enthalten. Das Gutachten bzw. die fachliche Stellungnahme hätte u.a. folgende Punkte berücksichtigen müssen, um Schlussfolgerungen über eine ausreichende Stabilität des besonders überhohen Sondertransportes treffen zu können:

- Schwerpunkt der Platane samt Trägergestell,
- Standfläche des Ladegutes am Sattelanhänger,
- Anforderungen an die Verzerrung des Ladegutes am Sattelanhänger,
- Route mit Kurvenfahrt,
- erlaubte Geschwindigkeit,
- dynamische Effekte durch Schwingungen, Anfahren, Bremsen und Fliehkräfte,
- höchstens erlaubte Windgeschwindigkeit am Tag des Sondertransportes und
- vorhandene Fahrbahnunebenheiten mit gegebenenfalls zu erwartenden Stößen.

3.14 Aus der Sicht der MA 29 - Brückenbau und Grundbau fehlte lt. deren Mitteilung die rechtliche Grundlage, um Standberechnungen für das Ladegut behördlich einzufordern. Für die Ladungssicherung, Lastenverteilung und Lastenberechnung wäre ausschließlich die Antragstellerin bzw. der Antragsteller zuständig. Im gegenständlichen Fall verfügte die Firma, die die Lastfahrt durchführte, lt. MA 29 - Brückenbau und Grundbau über eine Standberechnung einer Ziviltechniker GmbH, um die außergewöhnliche Lastfahrt sicher durchführen zu können. Die Inhalte dieser Standberechnung waren der MA 29 - Brückenbau und Grundbau lt. deren Mitteilung aber nicht bekannt. Die MA 29 - Brückenbau und Grundbau wies im Übrigen daraufhin, dass die betroffenen Straßenzüge während der Abwicklung des Sondertransportes für alle Personen und Verkehrsteilnehmenden durch die Exekutive gesperrt waren, wodurch zusätzlich für Sicherheit gesorgt war.

3.15 Aufgrund der kraftfahrrechtlichen Bestimmungen (s. Punkt 2.3) ist die Bewilligung eines Sondertransportes nur unter den entsprechenden Auflagen oder zeitlichen, örtlichen oder sachlichen Einschränkungen der Gültigkeit zu erteilen, soweit dies nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit nötig ist. Aus der Sicht des Stadtrechnungshofes Wien war es für die Verkehrs- und Betriebssicherheit der Lastfahrt erforderlich, ausgehend von relevanten Unterlagen behördlich zu prüfen, ob ausreichende Vorkehrungen für einen sicheren Sondertransport getroffen waren. Zu den relevanten Unterlagen gehörte u.a. eine ohnehin bei der Antragstellerin bzw. beim Antragsteller vorhandene Standberechnung für das Ladegut. Auf der Grundlage einer

ordnungsgemäß erstellten Standberechnung hätte behördlich geprüft werden können, ob ausreichende Vorkehrungen getroffen wurden, damit das besonders überhohe Ladegut während der Lastfahrt nicht gegen die am Straßenzug vorhandenen Hausfassaden kippen kann.

3.16 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der MA 29 - Brückenbau und Grundbau, künftig bei besonders überhohen Sondertransporten Feststellungen zur Stabilität gegen Kippen des Ladegutes bzw. des Fahrzeuges samt Ladegut zu treffen und diese im Behördenakt festzuhalten.

3.17 Die MA 29 - Brückenbau und Grundbau holte bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wegen der entlang der Auerspergstraße befindlichen Eindeckung der damaligen U-Bahn-Linie U2 eine Stellungnahme ein. Die Stellungnahme sah keine Notwendigkeit von zusätzlichen Auflagen für die Leerfahrten vor, die sich aufgrund des U-Bahn-Bauwerks ergeben. Für die Lastfahrt mit 85 t wurde für das Befahren der Auerspergstraße die Anwendung des Punktes 1.23 aus dem sogenannten „Brückenauflagenkatalog 2013“ für erforderlich gehalten. Dieser Katalog bildet eine Anlage zum SOTRA-Gesamterlass (s. Punkt 2.2). Demnach sollte nur auf der rechten Fahrspur im Alleingang mit einer Geschwindigkeit von maximal 5 km/h gefahren werden. Die Verwendung der rechten Fahrspur wurde verlangt, da die Eindeckung der damaligen U-Bahn-Linie U2 in Fahrtrichtung Volkstheater etwa vom linken Fahrbahnrand bis zur Mitte bzw. knapp über die Mitte der Auerspergstraße reicht. Beim erforderlichen Überqueren der Eindeckung der damaligen U-Bahn-Linie U2 im Bereich des Schmerlingsplatzes sollte in einer Schleppkurve mit möglichst großem Radius im Alleingang mit einer Geschwindigkeit von maximal 5 km/h in Rückwärtsfahrt gefahren werden.

3.18 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG stützte ihre Stellungnahme auf eine Untersuchung von Ziviltechnikerinnen bzw. Ziviltechnikern mit dem Titel „Großbaumverpflanzung, Untersuchung des U2-U-Bahnbauwerks für den Sondertransport“ vom 3. Februar 2021. Bei der Berechnung wurden die maximal zulässigen Achslasten angesetzt. In Summe ergab sich für das beladene Fahrzeug ein maximal zulässiges Gesamtgewicht von 85 t, weshalb die Untersuchung nach Abzug des Fahrzeugeigengewichtes

von 30 t eine maximale Nutzlast von 55 t auswies. Aus dieser Untersuchung ging weiters hervor, dass die Deckenplatten zwischen den Trägern der Einhausung für den beabsichtigten Sondertransport keine Tragreserve aufwiesen. Deshalb war jedenfalls sicherzustellen, dass die Nutzlast beim Sondertransport 55 t nicht überschreitet. Aufgrund der Berechnung des Gewichtes der ausgegrabenen Platane mit einem Ergebnis von 36 t und Angaben über das Gewicht des Trägergestells mit 9 t wurde mit einer Gesamtlast von 45 t gerechnet. Die Differenz von 10 t zwischen der maximal erlaubten Nutzlast von 55 t und dem erwarteten Gewicht der Last von 45 t bildete die mögliche Sicherheitsreserve.

3.19 Den Forderungen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zum Schutz des U-Bahn-Bauwerks der ehemaligen U-Bahn-Linie U2 wurde durch entsprechende Auflagen im Bewilligungsbescheid entsprochen. Darüber hinaus wurde für die Transportbegleitung bei der Lastfahrt die Stufe 4 + 1 festgelegt. Das bedeutete, dass sich die Transportbegleitung aus 4 vereidigten Straßenaufsichtsorganen (s. Punkt 3.7) mit je einem Begleitfahrzeug und einer Eigenbegleitung zusammensetzen musste. Außerdem war die Lastfahrt in der verkehrsschwachen Zeit sowie mit Schrittgeschwindigkeit durchzuführen.

3.20 Die Lastfahrt wurde in der Nacht vom 15. Februar 2021 auf den 16. Februar 2021 durchgeführt. Das dafür eingesetzte Sattelzugfahrzeug hatte ein Eigengewicht von 9,79 t. Das war eines der leichteren Sattelzugfahrzeuge, die für den Sondertransport genehmigt waren. Nach dem Ausgraben und Anheben der Platane stand deren Gewicht fest. Die Kranverwiegung der nach dem Ausgraben in einem Trägergestell aus zusammengeschweißten Stahlteilen befindlichen Platane zeigte lt. MA 29 - Brückenbau und Grundbau ein Gewicht der Platane samt Trägergestell von 54,50 t an.

3.21 Nachdem das Gewicht der Platane samt Trägergestell nach der Kranverwiegung feststand, gab der beim Sondertransport anwesende Leiter des Fachbereiches Sondertransporte der MA 29 - Brückenbau und Grundbau die Durchführung der Lastfahrt vor Ort endgültig frei. Diese Freigabe wurde erteilt, da mit einem Gewicht von 54,50 t

die höchstens erlaubte Nutzlast von 55 t knapp nicht erreicht worden war. Die Überschreitung des im Antrag enthaltenen Gewichtes der Last von 54.215 kg um 285 kg (s. Punkt 3.4) wurde vom Leiter des Fachbereiches Sondertransporte wegen der relativ geringfügigen Abweichung akzeptiert. Aufgrund der geringen Sicherheitsreserve wurden begleitend während der Lastfahrt vom Leiter des Fachbereiches Sondertransporte laufend die Messwerte von den am U-Bahn-Bauwerk vorhandenen Spannungssensoren bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG abgefragt. Die Messwerte wiesen lt. Mitteilung der MA 29 - Brückenbau und Grundbau während der Lastfahrt stets zulässige Spannungen auf. Eine Beschädigung des U-Bahn-Bauwerks war daher nicht zu erwarten.

3.22 Dem Stadtrechnungshof Wien fiel die große Abweichung zwischen der angenommenen Last von 45 t und der real eingetretenen Last von 54,5 t auf, die fast die gesamte vorhandene Sicherheitsreserve aufbrauchte. Mögliche Ursachen für die unerwartet große Abweichung von 21,1 % vom erwarteten Wert könnten beispielsweise eine Unschärfe bei der Berechnung des Platanengewichtes (s. Punkt 3.12) oder die konkrete Form des ausgegrabenen Wurzelballens gewesen sein. Um das Überleben der Platane zu ermöglichen, mussten die Wurzeln beim Ausgraben möglichst gut erhalten bzw. geschützt werden, weshalb der ausgegrabene Wurzelballen bis zu einem gewissen Grad von der angenommenen Form abwich.

3.23 Wäre die eingetretene Abweichung größer als 22,2 % gewesen, hätte der Sondertransport aus statischen Gründen gemäß Untersuchungsbericht (s. Punkt 3.18) nicht stattfinden dürfen. Um künftig bei Baumverpflanzungen derart knappe Entscheidungen zu vermeiden, empfahl der Stadtrechnungshof Wien, die Richtigkeit der Annahmen von Berechnungen des zu erwartenden Gewichtes von ausgegrabenen Bäumen zu hinterfragen, um eventuell vorliegende Unschärfen einengen zu können. Dazu gehören u.a. Annahmen über die Dichte des Holzes des lebenden Baumes, des umgebenden Erdreichs und über das Verhältnis zwischen Holz und Erdreich im Wurzelballen.

3.24 Dem Stadtrechnungshof Wien fiel auf, dass die Dichte des lebenden Platanenholzes mit 600 kg/m^3 in der Berechnung niedrig angesetzt worden war. Die ÖNORM B 3102 - „Holzarten - Kennwerte zu den Benennungen und Kurzzeichen der ÖNORM EN 13556“ (Ausgabedatum: 1. Dezember 2003) setzt die mittlere Rohdichte von Platanenholz mit 600 kg/m^3 bei einer Holzfeuchte von 0 % an. Eine höhere Holzfeuchte, wie sie bei lebendem Holz auftritt, ergibt eine größere Dichte. Außerdem konnte der Stadtrechnungshof Wien in der Berechnung nicht nachvollziehen, warum das Verhältnis der Volumina von Holz und Erdreich im Wurzelballen mit 50 % zu 50 % angenommen worden war. Da Erdreich deutlich schwerer als Holz ist, wäre es für die Richtigkeit der Berechnung auf ein nachvollziehbares bzw. realistisches Verhältnis angekommen, weshalb aus der Sicht des Stadtrechnungshofes Wien eine Quellenangabe bzw. eine nähere Erläuterung für die getroffene Annahme erforderlich gewesen wäre.

3.25 Die ÖNORM B 3102 wurde in Österreich nicht per Gesetz oder Verordnung für verbindlich erklärt. Sie war aber zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien als Maßstab für Sorgfaltsanforderungen heranzuziehen, da sie den damaligen Stand der Technik darstellte.

4. Längster überlanger Sondertransport (SOTRA-Nr.: 2021056)

4.1 Die längsten überlangen Sondertransporte hatten eine Gesamtlänge von jeweils 52,50 m. Insgesamt kam es im Betrachtungszeitraum zu 13 Anträgen von Sondertransporten mit dieser Gesamtlänge von jeweils 52,50 m. Diese betrafen den Transport von in Wien hergestellten Straßenbahnen an den jeweiligen Bestimmungsort in der Schweiz. Die Sondertransporte wurden mit Sattelkraftfahrzeugen durchgeführt. Sattelkraftfahrzeuge bestehen aus einem Sattelzugfahrzeug und einem Sattelanhänger. Regulär wäre gemäß KFG. 1967 eine Gesamtlänge eines Sattelkraftfahrzeuges von bis zu 16,50 m möglich. Die Überlänge war daher erheblich.

4.2 Der Stadtrechnungshof Wien wählte stichprobenweise 1 der 13 im Wesentlichen gleichartigen Anträge aus, um die Ordnungsmäßigkeit der behördlichen Abwicklung zu prüfen. Der ausgewählte Antrag trug die SOTRA-Nr. 2021056.

4.3 Eine auf Schwertransporte spezialisierte Transportfirma mit Sitz in Wien beantragte am 20. Juli 2020 in einer gegenüber ursprünglichen Anträgen abgeänderten Form bei der MA 29 - Brückenbau und Grundbau für das österreichische Staatsgebiet Sondertransporte, die für den Transport einer Straßenbahn vom Fahrzeugwerk im 22. Wiener Gemeindebezirk bis zur Staatsgrenze zu Bayern in Suben in Oberösterreich erforderlich waren. Die Sondertransporte setzten sich aus einer Leerfahrt vom Sitz der Transportfirma bis zum Fahrzeugwerk, aus einer Lastfahrt vom Fahrzeugwerk bis zur Staatsgrenze zu Bayern sowie aus einer Leerfahrt von der Staatsgrenze bis zum Sitz der Transportfirma zusammen. Um die vorhandenen Transportfahrzeuge möglichst flexibel einsetzen zu können, wurden 4 verschiedene Sattelzugfahrzeuge eingereicht. Deren Fahrzeuglänge variierte in einer Bandbreite von 7,50 m bis 8,83 m. Die Sattelzugfahrzeuge hätten aufgrund ihrer Abmessungen und Gewichte ohne angehängten Sattelanhänger regulär im Straßenverkehr verwendet werden können. Der Sattelanhänger war längsverschieblich ausgeführt. Er wies eine Länge von 18 m bis 47,58 m und eine Breite von 3 m auf. Das Eigengewicht des Sattelanhängers betrug 50.100 kg. Aufgrund des hohen Eigengewichtes und seiner übergroßen Abmessungen war die Verwendung des Sattelanhängers auch unbeladen nur mit einer Routengenehmigung möglich.

4.4 Das Ladegut „Straßenbahn“ hatte eine Länge von 42,86 m, eine Breite von 2,40 m und eine Höhe von 3,57 m. Die Straßenbahn wog 60.915 kg. Mit dem Ladegut ergab sich für die Lastfahrt ein Gewicht von 126.600 kg. Die Abmessungen des beladenen Sattelkraftfahrzeuges betragen $52,50 \text{ m} \times 3,00 \text{ m} \times 4,40 \text{ m}$ (=Länge*Breite*Höhe).

4.5 Im Auftrag der Antragstellerin erstellte eine auf Transportservicedienstleistungen spezialisierte Firma für die Lastfahrt ein Streckenbesichtigungsprotokoll und eine Befahrbarkeitsanalyse. Diese bildeten einen Bestandteil der Einreichung. Die Strecke wurde vor Ort mit geeigneten Instrumenten wie Messlatte, Lasermesser und Entfernungsmesser geprüft und vermessen. Außerdem stand der Firma ein Computerprogramm zur Verfügung, das eine Satellitenbilddauswertung heranzog und die Befahrbarkeit von Engstellen bewerten konnte. Die Firma bezog sich im Streckenbesichtigungsprotokoll und in der Befahrbarkeitsanalyse ausschließlich auf die übergroßen

Abmessungen. Die übergroßen Gewichte wurden thematisch nicht behandelt, worauf auch hingewiesen wurde. Die Bewertung der Auswirkungen der beantragten Gewichte der Sondertransporte auf die Straßeninfrastruktur blieb somit der Behörde vorbehalten. Die Firma fand 2 mögliche Routen vom Werk zur nahe gelegenen Schnellstraße, wovon eine in Vorwärtsfahrt gefahren hätte werden können. Die andere Route hätte in Rückwärtsfahrt gefahren werden müssen. Die Firma konnte im vorliegenden Fall bereits auf Erfahrungen mit gleichartigen Sondertransporten, die erfolgreich verliefen, aufbauen. Die Antragstellerin entschied sich für die Variante in Vorwärtsfahrt und passte ihren Antrag diesbezüglich an.

4.6 Die MA 29 - Brückenbau und Grundbau bewilligte als federführende Dienststelle am 23. Juli 2020 nach Abstimmung mit der ASFINAG, dem Land Niederösterreich und dem Land Oberösterreich die beantragten Sondertransporte befristet bis zum 16. August 2020. Für die Lastfahrt wurde in Wien eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgeschrieben. Brücken waren im Alleingang zu befahren. Für die Begleitung der Lastfahrt wurde die Stufe 4 festgelegt. Die Transportabsicherung musste somit mit mindestens 3 vereidigten Straßenaufsichtsorganen gemäß § 97 Abs. 2 StVO. 1960 mit 3 entsprechend ausgerüsteten Begleitfahrzeugen gemäß § 50 KDV. 1967 und mit einer Eigenbegleitung der Transportfirma erfolgen. Das hauptverantwortliche und für die Leitung der Begleitstufe 4 befähigte Straßenaufsichtsorgan war ermächtigt, im Zuge der Transportabsicherung Blaulicht zu verwenden. Für die Begleitung der Leerfahrten genügten wegen der kleineren Gefahren geringere Anforderungen. Die beantragten Sondertransporte durften in Wien nur in der verkehrsschwachen Zeit zwischen 0.00 Uhr und 5.00 Uhr durchgeführt werden, wobei auch der Linienverkehr der WIENER LINIEN GmbH & Co KG in der im Bescheid vorgeschriebenen Form zu berücksichtigen war, um den öffentlichen Verkehr in der Nacht nicht zu beeinträchtigen.

4.7 Die Bewilligung enthielt die üblichen Standardauflagen, wonach beispielsweise der Bescheid im Originaltext von der Lenkerin bzw. vom Lenker mitzuführen und dem Begleitorgan vor Fahrtantritt auszuhändigen ist. Da grundsätzlich immer mit Einschränkungen aufgrund von Baustellenerfordernissen oder anderen neuen Gegebenheiten

zu rechnen ist, wurde der Antragstellerin aufgetragen, vor Antritt der Fahrt sich neuerlich zu vergewissern, dass die gesamte Transportroute für die Durchführung der Fahrt bei Einhaltung der vorgeschriebenen Auflagen tatsächlich geeignet ist.

4.8 Die MA 29 - Brückenbau und Grundbau gestattete es der Antragstellerin, die bereits ziehbar ausgeführten Verkehrszeichen beim Kreisverkehr Hermann-Gebauer-Straße/Franz-Reitlinger-Gasse im 22. Wiener Gemeindebezirk unmittelbar vor der Fahrt zu entfernen, um den Kreisverkehr passieren zu können. Unmittelbar nach der Fahrt waren die Verkehrszeichen von der Transportfirma wieder aufzustellen.

4.9 Die Stellungnahmen der ASFINAG, des Landes Niederösterreich und des Landes Oberösterreich gingen am 21. Juli 2020 bei der MA 29 - Brückenbau und Grundbau ein. Die Stellungnahmen enthielten umfangreiche Auflagen u.a. zum Schutz von Bauwerken sowie Hinweise zum richtigen Verhalten bei den zum beabsichtigten Durchführungszeitraum vorhandenen Baustellen. Die Auflagen wurden von der MA 29 - Brückenbau und Grundbau unverändert und vollständig in den Bescheid aufgenommen. Beispielsweise wurde die Transportfirma verpflichtet, den Sondertransport mindestens 24 Stunden vor Fahrtantritt unter Angabe von SOTRA-Nummer, der endgültigen Fahrtdaten und Transportdaten über das Online-Anmeldeportal der ASFINAG bei der dafür eingerichteten Nationalen Verkehrsmanagementzentrale verpflichtend anzumelden. Diese Verpflichtung wurde von der ASFINAG in ihrer Stellungnahme verlangt.

4.10 Die MA 29 - Brückenbau und Grundbau wickelte das behördliche Verfahren zur Bewilligung des längsten überlangen Sondertransportes ordnungsgemäß ab, wie die stichprobenweise Einschau des Stadtrechnungshof Wien ergab. Es gab keinen Anlass zur Kritik. Positiv anzumerken war die kurze Bearbeitungszeit von 2 Tagen nach Vorliegen aller erforderlichen Unterlagen.

5. Schwerster überschwerer Sondertransport (SOTRA-Nr.: 2033809)

5.1 Der Stadtrechnungshof Wien gab in die Eingangsmaske „Antrag suchen - Land Wien“ der EDV-Applikation „Sondertransporte-Informationen-System“ bei den Eingabefeldern für den Antragseingang den Zeitraum 1. Juli 2020 bis 30. Juni 2021 ein. Um den schwersten überschweren Sondertransport zu finden, wurde beim Eingabefeld „Lastfahrt - Gewicht - von“ die Eingabe für das Gewicht iterativ erhöht, bis keine Fälle für Bescheide des Amtes der Wiener Landesregierung mehr angezeigt wurden. Das war bei einer Eingabe von 100 t der Fall. Bei einer Eingabe von 99,50 t wurden 5 Bescheide des Amtes der Wiener Landesregierung über Sondertransporte mit einem Gewicht für die Lastfahrt in 4 Fällen von 99,56 t (SOTRA-Nr.: 2025326, 2028547, 2112438 und 2122380) und in einem Fall von 99,86 t angezeigt. Der Sondertransport mit einem Gewicht von 99,86 t für die Lastfahrt (SOTRA-Nr.: 2037674) war somit der schwerste überschwere Sondertransport im Betrachtungszeitraum, der dem Stadtrechnungshof Wien von der EDV-Applikation angezeigt worden war.

5.2 Die Durchsicht des SOTRA-Aktes und des dazugehörigen magistratsinternen ELAK-Aktes zum Bescheid des Amtes der Wiener Landesregierung vom 14. August 2020 mit der SOTRA-Nr. 2025326 ergab, dass eine auf Schwertransporte spezialisierte niederösterreichische Firma am 22. Juli 2020 die Durchführung von Sondertransporten für den Zeitraum vom 17. August 2020 bis zum 16. November 2020 beantragt hatte. Der Antrag umfasste eine Lastfahrt von einer Liegenschaft nahe der Autobahnanschlussstelle Wien-Inzersdorf zu einer Baustelle im 19. Wiener Gemeindebezirk. Der Sondertransport war für den Transport eines Baggers mit einem Gewicht von 59 t, einer Länge von 12 m, einer Breite von 3,50 m und einer Höhe von 3,70 m vorgesehen. Weil der Bagger nach der 1. Baustelle im 19. Wiener Gemeindebezirk auch auf einer anderen Baustelle im 14. Wiener Gemeindebezirk benötigt wurde, änderte die Antragstellerin am 10. August 2020, zu einem Zeitpunkt, als der Bescheid noch nicht erstellt war, ihren Antrag ab und passte die erforderlichen Routen unter Berücksichtigung beider Baustellen an. Die MA 29 - Brückenbau und Grundbau genehmigte am 14. August 2020 die Leerfahrten und Lastfahrten, wie mit dem ursprünglichen Schreiben vom 22. Juli 2020 beantragt. Wenngleich sich die Behörde im Bescheid auf den geänderten Antrag vom 10. August 2020 bezog, ging sie nicht auf die beantragten

Fahrten im Zusammenhang mit der 2. Baustelle im 14. Gemeindebezirk ein, obwohl ihr diese bekannt waren. Dadurch konnte die Antragstellerin die Sondertransporte nicht planmäßig bzw. wie beantragt durchführen. Der schwere Bagger durfte mit dem vorhandenen Bescheid beispielsweise nicht von der einen Baustelle im 19. Wiener Gemeindebezirk zur anderen Baustelle im 14. Wiener Gemeindebezirk transportiert werden.

5.3 Die Antragstellerin reagierte auf den Bescheid, der die beantragten Routen nur z.T. enthielt, am 21. August 2022 mit einem neuen Antrag, um die noch fehlenden Lastfahrten bzw. Leerfahrten, für den Zeitraum vom 1. September 2020 bis 30. September 2020 doch noch genehmigt zu bekommen. Die 1. Baustelle im 19. Wiener Gemeindebezirk hätte inzwischen bei Einhaltung der Auflagen im Bescheid ohne sicherheitstechnische Bedenken der Behörde mit dem Bagger angefahren werden können. Ob und wann von dieser bewilligten Möglichkeit, den Bagger zur Baustelle in den 19. Wiener Gemeindebezirk zu bringen, im bewilligten Zeitraum Gebrauch gemacht worden war, war nicht feststellbar, da das konkrete Datum der Durchführung der Sondertransporte - wie üblich - im Akt nicht festgehalten war. Die MA 29 - Brückenbau und Grundbau erteilte schließlich mit Bescheid vom 18. September 2020 die Genehmigung für die Durchführung der fehlenden Routen für den Zeitraum vom 21. September 2020 und 20. Oktober 2020 (SOTRA-Nr.: 2028547).

5.4 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der MA 29 - Brückenbau und Grundbau, bei Änderungen von Anträgen um Durchführung von Sondertransporten künftig sicherzustellen, dass die Bewilligungen den letzten Stand der beantragten Routen und Fahrzeuge berücksichtigen.

5.5 Der Stadtrechnungshof Wien hielt fest, dass der längste überlange Sondertransport bei der Lastfahrt ein Gesamtgewicht von 126,60 t aufwies (s. Punkt 4.4). Die EDV-Applikation hätte daher zumindest diesen Fall bei einer Eingabe von 100 t im Eingabefeld „Lastfahrt - Gewicht - von“ anzeigen müssen. Eine Rückfrage bei der MA 29 - Brückenbau und Grundbau ergab, dass der schwerste überschwere Sondertransport im Betrachtungszeitraum ein Transport eines Triebwagens eines großen österreichischen

Eisenbahnunternehmens (SOTRA-Nr.: 2033809) war, wobei der beladene Kraftwagenzug ein Gesamtgewicht von 162.566 kg aufwies.

5.6 Die Suchfunktionen der EDV-Applikation „Sondertransporte-Informationssystem“, die den Prüfern des Stadtrechnungshofes Wien mit ausschließlicher Leseberechtigung zur Verfügung standen, führten somit zu falschen Ergebnissen. Die MA 29 - Brückenbau und Grundbau verfügte nicht nur über eine Leseberechtigung, sondern auch über eine Schreibberechtigung und über zusätzliche Berechtigungen für Administratorinnen bzw. Administratoren. Damit war sie lt. ihrer Mitteilung imstande, erweiterte Suchen durchzuführen, die auch zu richtigen Ergebnissen führten. Seiner Aufgabe entsprechend strebte der Stadtrechnungshof Wien keine Berechtigungen an, mit denen Änderungen an Daten im System vorgenommen hätten werden können, rechnete aber bei seinen Prüfungen mit einer ordnungsgemäßen Arbeitsweise von Suchfunktionen der EDV-Applikation.

5.7 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der MA 29 - Brückenbau und Grundbau zu veranlassen, dass die Suchfunktionen der EDV-Applikation „Sondertransporte-Informationssystem“ für Systemnutzende mit Leseberechtigung zu richtigen Ergebnissen führen, u.a. um Kontrollen zu erleichtern.

5.8 Eine in Wien ansässige Transportfirma beantragte am 5. Oktober 2020 den schwersten überschweren Transport im Betrachtungszeitraum bei der MA 29 - Brückenbau und Grundbau. Es ging um den Transport eines Triebwagens eines österreichischen Eisenbahnunternehmens vom Bahnhof Stadthafen Linz zum Bahnhof Linz-Urfahr der Mühlkreisbahn mit einem Kraftwagenzug auf der Straße, da es keine Gleisverbindung zwischen den Bahnhöfen gab. Der Sondertransport überquerte auf der Brücke entlang der Autobahn A7 die Donau.

5.9 Die 1. Leerfahrt führte vom Sitz der Transportfirma im 23. Wiener Gemeindebezirk zum Bahnhof Stadthafen Linz. Vom Firmensitz konnte bereits nach einer relativ kurzen Strecke das hochrangige Netz der Bundesstraßen A und S erreicht werden. Mithilfe

der 2. Leerfahrt wurde der unbeladene Kraftwagenzug vom Bahnhof Linz-Urfahr wieder zurück zum Firmensitz in Wien gebracht. Da sich die beantragten Sondertransporte über die Wirkungsbereiche von 3 Landeshauptleuten erstreckten, richtete sich die Zuständigkeit der federführenden Behörde nach dem Firmensitz der Antragstellerin. Das Verfahren wurde daher durch die Wiener Behörde geführt, obwohl die Lastfahrt ausschließlich in Linz stattfand.

5.10 Der Triebwagen hatte ein Gewicht von 65.400 kg. Seine Abmessungen betragen 41,70 m*2,83 m*3,58 m (=Länge*Breite*Höhe). Für den Sondertransport wurde die Verwendung eines Lkw mit einem Eigengewicht von 14.445 kg und eines Anhängewagens mit einem Eigengewicht von 65.166 kg beantragt. Die Gesamtabmessungen des unbeladenen Kraftwagenzuges betragen 45,50 m*2,75 m*4,00 m (=Länge*Breite*Höhe). Die Leerfahrten waren daher wegen der Überschreitung der zulässigen Abmessungen und des zulässigen Gewichtes bewilligungspflichtig. Der beladene Kraftwagenzug hatte die Abmessungen 50,50 m*2,83 m*4,60 m (=Länge*Breite*Höhe). Sein Gesamtgewicht betrug 162.566 kg.

5.11 Die MA 29 - Brückenbau und Grundbau forderte beim Land Niederösterreich und beim Land Oberösterreich Stellungnahmen an. Die darin enthaltenen Auflagen wurden vollständig und unverändert in den Bescheid übernommen. Die MA 29 - Brückenbau und Grundbau bewilligte am 20. November 2020 die Durchführung der Sondertransporte im beantragten Zeitraum vom 23. November 2020 bis 22. Dezember 2020. Ausgehend von der Stellungnahme des Landes Oberösterreich wurden die Fahrzeiten für die Sondertransporte auf Bundesstraßen A und S in Linz anders als in Wien ganztägig und nicht nur in der verkehrsschwachen Nachtzeit (vgl. hierzu beispielsweise Punkt 4.6) angesetzt. Ausgenommen war der Samstag. An diesem Tag durften die Fahrten nur bis 06.00 Uhr durchgeführt werden. Fahrtrouten abseits der Bundesstraßen A und S durften in Linz nur in der Zeit von 08.00 Uhr bis 16.00 Uhr und von 19.00 Uhr bis 06.00 Uhr befahren werden. Ausgenommen war wieder der Samstag. An diesem Tag durften die Fahrten abseits der Bundesstraßen A und S ebenfalls nur bis 06.00 Uhr durchgeführt werden. Auf die Darstellung weiterer Inhalte aus dem 24 Seiten umfassenden Bescheid wird an dieser Stelle wegen des großen Umfangs

der darin vorkommenden Aspekte verzichtet. Wesentlich war, dass das Verfahren ordnungsgemäß durchgeführt worden war, wie die stichprobenweise Einschau des Stadtrechnungshofes Wien ergab. Es gab somit keinen Anlass zur Kritik.

6. Wahrnehmungen des Stadtrechnungshofes Wien

6.1 Die Prüfer des Stadtrechnungshofes Wien nahmen stichprobenweise an Amtshandlungen der MA 29 - Brückenbau und Grundbau für die Sondertransporte von Fachwerken aus Stahl für die Sanierung und Erweiterung des Wien Museums am Karlsplatz im 4. Wiener Gemeindebezirk teil.

6.2 Zahlreiche Fachwerke aus Stahl mussten von einem Werk aus Kärnten zum Museum gebracht werden. Die Verbringung der Fachwerke löste wegen ihrer übergroßen Dimensionen und überschweren Gewichte mehrere bemerkenswert große bzw. schwere Sondertransporte aus. Am 20. August 2021 wurde vor Ort ein kritischer Bereich der beabsichtigten Fahrtroute in Wien vor Ort mit Vertreterinnen bzw. Vertretern von relevanten Magistratsabteilungen, der Transportfirma und einer auf Transportersicedienstleistungen spezialisierten Firma abgefahren und die durch die beabsichtigten Sondertransporte entstehenden technischen Herausforderungen besprochen. Zu den teilnehmenden Magistratsabteilungen gehörten neben der MA 29 - Brückenbau und Grundbau, die MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau und die MA 33 - Wien leuchtet. Letztere Magistratsabteilungen sind für die technische Straßeninfrastruktur zuständig. Zur Straßeninfrastruktur gehören u.a. Verkehrszeichen und Verkehrslichtsignalanlagen. Deren Position kann Sondertransporte ohne vorhergehende Entfernung und vorübergehende Veränderung des Aufstellortes unmöglich machen.

6.3 Den Teilnehmenden an der Besprechung stand als Besprechungsgrundlage u.a. ein Streckenbesichtigungsprotokoll vom 10. August 2021 einer auf Transportersicedienstleistungen spezialisierten Firma zur Verfügung. Dieses war von der antragstellenden Transportfirma in Auftrag gegeben worden. Das Streckenbesichtigungsprotokoll behandelte die Strecke vom Verteilerkreis (Altes Landgut) über die Endlicher-

gasse, die Theodor-Sickel-Gasse, die Laaerberg-Straße, die Absberggasse, die Gudrunstraße, die Sonnwendgasse, die Alfred-Adler-Straße, die Ghegastraße, den Landstraßer-Gürtel, die Prinz-Eugen-Straße, den Schwarzenbergplatz und die Brucknerstraße zum Wien Museum. Im Streckenbesichtigungsprotokoll wurden die verkehrstechnischen Erfordernisse für die sichere Abwicklung der Sondertransporte zusammengestellt. Dazu gehörten u.a.:

- die Demontage zahlreicher Steher von Verkehrslichtsignalanlagen,
- die Demontage zahlreicher Steher von Verkehrszeichen,
- das Anlegen von Bordsteinrampen zur Vermeidung abrupter Höhensprünge,
- das Auslegen von Schwerlast-Überfahr-Druckverteilerplatten zum Befahren von Grünflächen,
- Hinweise auf die unbedingt erforderliche Einhaltung bestehender Halte- und Parkverbote,
- die Beantragung zusätzlicher Halte- und Parkverbote sowie
- Hinweise auf zu entfernende Baustelleneinrichtungen.

6.4 Die beteiligten Magistratsabteilungen wirkten bei der Besprechung konstruktiv mit, um eine technische Lösung zur Ermöglichung der Sondertransporte zu finden. Der Transportfirma wurde auf die für sie anfallenden Kosten für die vorübergehenden Veränderungen an der Straßeninfrastruktur hingewiesen.

6.5 Die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten erstellte auf Antrag der Transportfirma am 7. Oktober 2021 eine Bewilligung für Arbeiten auf oder neben der Straße gemäß § 90 StVO. 1960 für den Rahmenzeitraum vom 2. November 2021 bis zum 31. Dezember 2021. Darin wurden die Maßnahmen für die Freihaltung der bei den Sondertransporten auftretenden Schleppkurven für Arbeiten in insgesamt 14 Nächten innerhalb des Rahmenzeitraumes freigegeben. Für die Nächte wurde jeweils die Zeit von 20.00 Uhr bis 6.00 Uhr angesetzt. Außerhalb der Arbeitszeit der Transportfirma waren Behinderungen jeglicher Art zu vermeiden. Die Freihaltung sollte durch zeitlich befristete Halte- und Parkverbote in der Theodor-Sickel-Gasse und in der Absberggasse sowie in der Nähe des Wien Museums erreicht

werden. Die zeitliche Befristung war auf der Zusatztafel zum Verkehrszeichen mit den Worten „gilt ab..... von..... bis.....“ den am Verkehr Teilnehmenden bekanntzugeben.

6.6 Die Prüfer des Stadtrechnungshofes Wien beobachteten die Durchführung eines Sondertransportes eines Fachwerkes aus Stahl in der Nacht vom 7. November 2021 auf den 8. November 2021. Die Teilnahme der Prüfer war vorher angekündigt worden. Der Sondertransport traf von der Südosttangente A23 aus dem Süden kommend etwa um 00.30 Uhr am Verteilerkreis (Altes Landgut) ein.

6.7 Grundlage für diesen Sondertransport war der Bescheid der MA 29 - Brückenbau und Grundbau vom 4. November 2021 (SOTRA-Nr. 2128425). Das Ladegut war 108 t schwer. Die Abmessungen waren 19,38 m*6,39 m*2,60 m (=Länge*Breite*Höhe). Das Ladegut sollte mit einem Sattelkraftfahrzeug transportiert werden. Im beladenen Zustand hatte das Sattelkraftfahrzeug ein Gesamtgewicht von 182.072 kg. Seine Abmessungen betragen 38,50 m*6,39 m* 4,00 m (=Länge*Breite*Höhe). Der Sondertransport war 2-mal mit der Stufe 4 zu begleiten. Das entsprach einer Begleitung durch 6 Fahrzeuge mit mindestens 6 vereidigten Straßenaufsichtsorganen. Darüber hinaus war vor und hinter dem Sondertransport jeweils eine Eigenbegleitung durch die Transportfirma vorgeschrieben.

6.8 Der Sondertransport fand außerhalb des nachträglichen Betrachtungszeitraumes der gegenständlichen Prüfung des Stadtrechnungshofes Wien statt. Er war um rd. 20 t schwerer als der im Betrachtungszeitraum aufgetretene schwerste überschwere Transport (s. Punkt 5.10). Wie aus den Abmessungen ersichtlich, handelte es sich außerdem um einen besonders breiten und langen Sondertransport mit entsprechend großen Schleppkurven bei Kurvenfahrten.

6.9 Die MA 29 - Brückenbau und Grundbau beaufsichtigte den von ihr genehmigten Sondertransport, um sich aufgrund des großen Gesamtgewichtes über die Einhaltung der Auflagen für das Befahren der Absbergbrücke und der Gürtelbrücke zu vergewissern. Das Nicht-Einhalten von Auflagen hätte zu Schäden an den Brücken führen können. Der Transportfirma war u.a. vorgeschrieben worden, dass die Brücken im Alleingang mit einer Höchstgeschwindigkeit von 5 km/h befahren werden.

6.10 Die Abwicklung der Sondertransporte durch die Transportfirma und die begleitende Aufsicht durch die Vertreterin bzw. den Vertreter der MA 29 - Brückenbau und Grundbau machte auf die anwesenden Prüfer des Stadtrechnungshofes Wien einen professionellen Eindruck. Die Zusammenarbeit des Fahrers mit der Begleitmannschaft der Transportfirma funktionierte einwandfrei. Es handelte sich um ein offensichtlich erprobtes Team der Transportfirma, das die Bewältigung schwieriger und stressbehafteter Situationen gewohnt war.

6.11 Schwierigkeiten und Verzögerungen beim Sondertransport traten erst durch vorschriftswidrig abgestellte Fahrzeuge in der Absberggasse auf. Es mussten mehrere Abschleppungen von Fahrzeugen durchgeführt werden. Dadurch war der Sondertransport für rd. 1 ½ Stunden zum Stillstand gezwungen. Auf der weiteren Fahrtroute kam es zu keinen Behinderungen mehr. Das Ziel beim Wien Museum wurde etwa um 4.00 Uhr erreicht. Es gab somit noch ein Zeitpolster bis zum Einsetzen des morgendlichen Berufsverkehrs und des beginnenden Straßenbahnverkehrs.

6.12 Hätten die Abschleppungen in der Absberggasse noch länger gedauert bzw. wären auch an anderen Stellen Abschleppungen erforderlich gewesen, dann hätte es passieren können, dass der Sondertransport das Fahrtziel nicht mehr rechtzeitig bzw. nur mehr unter erschwerten Bedingungen erreicht. Außerdem hätten verkehrsreiche Straßen durch den verzögerten bzw. zum Stillstand gekommenen Sondertransport blockiert sein können. Wie die MA 29 - Brückenbau und Grundbau dem Stadtrechnungshof Wien berichtete, kann es bei der Durchführung von Sondertransporten auch zu deutlich mehr Abschleppungen kommen als bei den beschriebenen Wahrnehmungen des Stadtrechnungshofes Wien. So erfolgten bei einem Sondertransport, der in der Nacht vom 15. November 2021 auf den 16. November 2021 stattfand, sogar 22 Abschleppungen vorschriftswidrig abgestellter Fahrzeuge.

6.13 Um die Wahrscheinlichkeit zu senken, dass es künftig in Wien zu Beeinträchtigungen des Frühverkehrs durch einen verzögerten oder steckengebliebenen Sondertransport kommt, sollten geeignete Maßnahmen gefunden werden, wie Parkstreifen,

die von genehmigten Sondertransporten überstrichen werden müssen, tatsächlich und verlässlich von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden können.

6.14 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der MA 29 - Brückenbau und Grundbau mit allen zuständigen Dienststellen der Stadt Wien Besprechungen zur Themenstellung abzuhalten, wie erreicht werden kann, dass vorschriftswidrig abgestellte Fahrzeuge eine planmäßige Abwicklung von Sondertransporten nicht bzw. nicht wesentlich beeinträchtigen können. Geeignet erscheinende Lösungen wären umzusetzen.

6.15 Aufgrund der Themenstellung sollten aus der Sicht des Stadtrechnungshofes Wien jedenfalls folgende Dienststellen von der MA 29 - Brückenbau und Grundbau zu Besprechungen eingeladen werden:

- die MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau, die die Bewilligungen für Arbeiten auf oder neben der Straße gemäß § 90 StVO. 1960 empfängt,
- die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, die die Bewilligungen für Arbeiten auf oder neben der Straße gemäß § 90 StVO. 1960 ausstellt,
- die MA 48 - Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Fuhrpark, die vorschriftswidrig abgestellte Fahrzeuge gemäß § 89a StVO. 1960 entfernt,
- die MA 67 - Parkraumüberwachung, die die Verwaltungsstrafverfahren bei Übertretungen von Halte- und Parkverboten gemäß § 24 StVO. 1960 durchführt und
- die MA 68 - Feuerwehr und Katastrophenschutz, die Sofortmaßnahmen bei der Beseitigung von Verkehrsbeeinträchtigungen setzt.

6.16 Angelegenheiten, die den Wirkungsbereich mehrerer Dienststellen der Stadt Wien berühren, sofern sie nicht in den Aufgabenkreis eines oder einer Bediensteten mit Sonderaufgaben fallen, sind gemäß § 33 Abs. 3 Geschäftsordnung für den Magistrat der Stadt Wien unter Verantwortung der federführenden Dienststelle, im Einvernehmen mit den anderen Dienststellen zu bearbeiten. Federführend ist jene Dienststelle, die nach der GEM, nach anderen Organisationsvorschriften oder aufgrund besonderer Weisung zur abschließenden Behandlung der Angelegenheit zuständig ist.

Die federführende Dienststelle ist, sofern nicht ausdrücklich anderes bestimmt wird, an die Stellungnahmen der mitbeteiligten Dienststellen nicht gebunden.

6.17 Die Federführung bei den Besprechungen sowie die abschließende Behandlung von Problemen, die mit Sondertransporten in Verbindung stehen, obliegt aufgrund ihres Tätigkeitsbereiches (s. Punkt 2.1) somit der MA 29 - Brückenbau und Grundbau.

7. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Das SOTRA-Handbuch der MA 29 - Brückenbau und Grundbau wäre zu überarbeiten, damit die Begriffe Fahrzeuglänge und Fahrzeugbreite bei der Bestimmung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit für Einzelfahrten von Sondertransporten ohne Gewichtsüberschreitung auf Autobahnen richtig zur Anwendung kommen (s. Punkt 3.9).

Stellungnahme der MA 29 - Brückenbau und Grundbau:

Die Überarbeitung des SOTRA-Handbuchs hat begonnen. Aufgrund mehrerer erfolgreicher Änderungen bei Genehmigungsverfahren und internen Prozessen sowie der Vereinfachung für 2- und 3-Achs-Mobilkräne und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit 40/44 t (max. 10 t Achslast) ist hier eine grundlegende Überarbeitung angedacht.

Empfehlung Nr. 2:

Künftig wären bei besonders überhohen Sondertransporten Feststellungen zur Stabilität gegen Kippen des Ladegutes bzw. des Fahrzeuges samt Ladegut zu treffen und diese im Behördenakt festzuhalten (s. Punkt 3.16).

Stellungnahme der MA 29 - Brückenbau und Grundbau:

Die MA 29 - Brückenbau und Grundbau holte bei der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten zur Feststellung der Stabilität gegen das Kippen von Ladegut eine Stellungnahme ein.

Die Stellungnahme der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten vom 27. Juli 2022 lautet:

„Unter Bezugnahme auf die Anfrage zum Betreff vom 4. Juli 2022 darf Folgendes mitgeteilt werden:

Die MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten teilt die Ansicht der MA 29 - Brückenbau und Grundbau, dass ein Feststellungsverfahren zur Stabilität gegen Kippen des Ladeguts bzw. des Fahrzeugs samt Ladegut bei besonders überhohen Sondertransporten kraftfahrrechtlich nicht vorgesehen ist.

Vor allem ist eine Abgrenzung zwischen überhohen Sondertransporten und besonders überhohen Sondertransporten mangels gesetzlicher Grundlage rechtlich nicht möglich.

Die Empfehlung des Stadtrechnungshofes Wien (Punkt 3.16) wurde auch an das für Fragen der Auslegung des Kraftfahrgesetzes zuständige Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie herangetragen und wurden dazu die folgenden rechtlichen Ausführungen übermittelt:

„Gemäß § 101 Abs. 1 lit. e Kraftfahrgesetz (KFG) muss die Ladung auf oder in einem Fahrzeug entsprechend gesichert werden. Diese Verpflichtung trifft den Fahrzeuglenker und den Zulassungsbesitzer des Fahrzeuges. In vielen Fällen ist weder dem Zulassungsbesitzer noch dem Lenker eines Fahrzeuges die Überwachung des Beladungsvorganges zumutbar oder möglich. Daher sollen die Bestimmungen hinsichtlich der Ladungssicherheit auch für einen von der Person des Lenkers oder des Zulassungsbesitzers verschiedenen Belader gelten (§ 101 Abs. 1a KFG). Diese Bestimmungen gelten auch für Sondertransporte.

Aus Sicht des BMK ist die Einholung eines Gutachtens (hinsichtlich der Ladungssicherheit) im Rahmen einer Sondertransportbewilligung weder in den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen noch im SOTRA-Erlass vorgesehen.'

Auch das BMK bestätigt somit, dass ein Feststellungsverfahren zur Stabilität gegen Kippen des Ladegutes bzw. des Fahrzeuges samt Ladegut bei besonders überhohen Sondertransporten kraftfahrrechtlich nicht vorgesehen ist."

Die MA 29 - Brückenbau und Grundbau wird in Zukunft alle Sondertransporte mit einem kritischen Schwer- bzw. Kippunkt aufgrund der auftretenden Kräfte (Beschleunigungs-, Verzögerungs- und Fliehkräfte) im Fahrbetrieb nach den Berechnungen der ÖNORM EN-12195-1 bis ÖNORM EN 12195-4 (ausgenommen Formschluss) hinterfragen.

Zudem wird angestrebt werden, bei Unklarheiten um einen Lastenverteilungsplan nach VDI 2700 Blatt 4 sowie VDI 2700 Blatt 13 (Ladungssicherheit auf Straßenfahrzeugen - Großraum- und Schwertransporte - Datenblatt zur Transportplanung von Großraum- und Schwertransporten - Winkelberechnung) zu bitten.

Empfehlung Nr. 3:

Um künftig bei Baumverpflanzungen knappe Entscheidungen, ob Sondertransporte durchgeführt werden dürfen, zu vermeiden, wäre die Richtigkeit der Annahmen von Berechnungen des zu erwartenden Gewichtes von ausgegrabenen Bäumen zu hinterfragen, um eventuell vorliegende Unschärfen einengen zu können. Dazu gehören u.a. die Annahmen über die Dichte des Holzes des lebenden Baumes, des umgebenden Erdreichs und über das Verhältnis zwischen Holz und Erdreich im Wurzelballen (s. Punkt 3.23).

Stellungnahme der MA 29 - Brückenbau und Grundbau:

Hier wäre - für unseren Rechtsverstand - anzumerken, dass wir grundsätzlich bei einem Gutachten eines Zivilingenieurbüros davon ausgehen sollten, dass ein erstelltes Gutachten verlässlich ist. Jedoch hat der Fachbereichsleiter der SOTRA vorab - entsprechend schon vor Erhalt des Gutachtens - den Abteilungsleiter der MA 29 - Brückenbau und Grundbau dazu konsultiert. Dieser berechnete ein Gewicht von ca. 54 t bis 55 t. Dieses haben wir dann auch, nach Rücksprache mit dem Transportunternehmen, entsprechend bei der Antragstellung und der Bearbeitung, berücksichtigt.

Empfehlung Nr. 4:

Bei Änderungen von Anträgen um Durchführung von Sondertransporten wäre künftig sicherzustellen, dass die Bewilligungen den letzten Stand der beantragten Routen und Fahrzeuge berücksichtigen (s. Punkt 5.4).

Stellungnahme der MA 29 - Brückenbau und Grundbau:

Bei nachträglichen Änderungen im SOTRA-Portal werden Änderungen oft erst zeitversetzt angezeigt. Eine Übernahme der Änderungen hinsichtlich der beantragten zu befahrenden Straßenzüge erfordert mehrere umständliche Schritte im System selbst. Dem Fachbereich war aufgrund von personellen Strukturen und Personalausfall, wie Personalwechsel, keine fachlich kompetente Übergabe sowie Einschulung der neuen Leitung sowie der Stellvertreterin möglich und der eingangs erwähnte Umstand nicht bekannt. Technische Daten werden nach der Prüfung einer Änderung automatisiert aktualisiert. Hingegen muss bei Streckenänderungen entsprechend die alte Strecke händisch entfernt und die neue mit einem Mausklick, manchmal auch mit copy & paste, hinzugefügt werden. Leider kommt es im SOTRA-Portal

sehr oft zu Ausfällen im Verbundportal. Wir haben aber bereits im ersten Quartal des Jahres 2021 alle Mitarbeitenden entsprechend geschult. Geschuldet neuen Mitarbeitenden und einem als notwendig erachteten hohen technischen Know-how der entsprechenden Sachbearbeiterinnen bzw. Sachbearbeiter findet im Fachbereich SOTRA seither 14-tägig ein Wissenstransfer im Ausmaß von 90 Minuten, jeweils Dienstag, statt.

Empfehlung Nr. 5:

Es wäre zu veranlassen, dass die Suchfunktionen der EDV-Applikation „Sondertransporte-Informationen-System“ für Systemnutzende mit Leseberechtigung zu richtigen Ergebnissen führen, um Kontrollen zu erleichtern (s. Punkt 5.7).

Stellungnahme der MA 29 - Brückenbau und Grundbau:

Das SOTRA-Portal wird von allen Bundesländern in Österreich benutzt und entsprechend auch vergütet. Hier sind Änderungen nur mit Mehrheitsbeschluss der jährlichen Bundesländerrunde zu vollziehen. Die Gruppenleitung des Fachbereichs SOTRA wird mit der die Plattform programmierenden und verwaltenden Stelle in Oberösterreich Kontakt aufnehmen und diesen Umstand für die kommende Bundesländerrunde einbringen. Gleichzeitig werden wir natürlich vorab auf den Missstand hinweisen und um Aufklärung und zeitnahe Prüfung der Angelegenheit ansuchen.

Empfehlung Nr. 6:

Mit allen zuständigen Dienststellen der Stadt Wien wären Besprechungen zur Themenstellung abzuhalten, wie erreicht werden kann, dass vorschriftswidrig abgestellte Fahrzeuge eine planmäßige Abwicklung von Sondertransporten nicht bzw. nicht wesentlich beeinträchtigen können. Geeignet erscheinende Lösungen wären umzusetzen (s. Punkt 6.14).

Stellungnahme der MA 29 - Brückenbau und Grundbau:

Wir haben für den 20. September 2022 in der Zeit von 9.00 Uhr bis 12.00 Uhr eine erste Amtsbesprechung zu dieser Thematik (AZ-1499788-2022) einberufen.

Die durch den Stadtrechnungshof Wien vorgeschlagenen Magistratsabteilungen sind hierzu eingeladen worden.

Sobald erste gemeinsame Konzeptentwürfe, gemeinsam mit den Vertreterinnen bzw. Vertretern der einzelnen Dienststellen, vorliegen, werden wir zur endgültig praktikablen Abwicklung ebenfalls entsprechende Vertreterinnen bzw. Vertreter der Landespolizeidirektion Wien einladen.

Aufgrund einer eventuellen Änderung der Risikoeinschätzung von COVID-19 werden wir 7 Tage vor dem Termin eventuell einen Link für eine Onlinebesprechung aussenden.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Mag. Werner Sedlak, MA

Wien, im September 2022