



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 - 13/20

MA 46, Prüfung der temporären Maßnahmen, Projekte und Installationen, unter anderem "Gürtelfrische West", Pop-Up-Radwege und "Coole Straßen" der Geschäftsgruppe Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung, Beantwortung der Fragen 14 bis 19, Prüfungsersuchen gemäß § 73e Abs. 1 WStV vom 14. September 2020

KURZFASSUNG

Der Stadtrechnungshof Wien brachte mit diesem Prüfungsbericht 6 Fragen aus einem Ersuchen gemäß § 73e Abs. 1 der Wiener Stadtverfassung des ÖVP-Klubs der Bundeshauptstadt Wien zur Beantwortung. Es handelte sich dabei um die Thematik der Errichtung von so genannten Pop-Up-Radwegen, wobei insbesondere rechtliche und verkehrstechnische Aspekte zu hinterleuchten waren.

Die Federführung bei der Projektierungsarbeit lag bei der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, die in ihrer Eigenschaft als Behörde auch die zugehörigen Verfahren abzuwickeln hatte.

Generell war festzustellen, dass der Umsetzungsdruck, also der Wunsch nach einer möglichst kurzfristigen Realisierung, die einzelnen Vorhaben nachhaltig beeinflusste. So vermochte die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, wenngleich ihr eine verantwortungsvolle Aufgabenerfüllung zu konstatieren war, die erforderliche Planungsschärfe nicht zu erreichen. Konkret bedeutete dies, dass bei der Standortauswahl für die Errichtung von Pop-Up-Radwegen nicht sämtliche Aspekte detailliert geprüft werden konnten. Bei verkehrssicherheitstechnischen Themen trachtete die Dienststelle aber sichtbar danach, die Abweichungen von einer idealtypischen Vorgehensweise möglichst gering zu halten.

Im Zuge der Akteneinsicht fiel auf, dass in den Verfahren ein formaler Schritt nicht dokumentiert wurde. Auf diese Dokumentation ist in künftigen Verfahren besonderes Augenmerk zu legen.

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog aufgrund eines Ersuchens gemäß § 73e Abs. 1 WStV vom 14. September des Jahres 2020 die rechtlichen und verkehrstechnischen Fragen hinsichtlich der im Jahr 2020 temporär errichteten Pop-Up-Radwege 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	7
1.1 Prüfungsgegenstand	7
1.2 Prüfungszeitraum	7
1.3 Prüfungshandlungen	7
1.4 Prüfungsbefugnis	8
1.5 Vorberichte	8
2. Prüfungsersuchen	8
3. Allgemeines	9
3.1 Begrifflichkeiten	9
3.2 Zuständigkeiten.....	10
4. Fragenbeantwortung	11
4.1 Ad Frage 14, Ziel der Pop-Up-Radwege.....	11
4.2 Ad Frage 15, rechtliche Grundlagen	11
4.3 Ad Frage 16, Rechtskonformität	12
4.3.1 Presseaussendung Kritik Univ.Prof. DI Dr. Ernst Pfleger	12
4.3.2 Presseaussendung Kritik ÖAMTC	13
4.3.3 Nähere Betrachtung der Rechtsgrundlagen.....	14
4.4 Ad Frage 17, Entscheidungsfindung, Beteiligte	17
4.5 Ad Frage 18, Standortwahl.....	18
4.5.1 Grobprüfung	18

4.5.2 Kriterien	18
4.5.3 Ergebnis der Grobprüfung.....	20
4.5.4 Verkehrsbehördliche Ermittlungsverfahren	21
4.5.5 Weitere Standorte	22
4.6 Ad Frage 19, Alternativstandorte.....	25
5. Zusammenfassung der Empfehlungen.....	25

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Entwicklung des Kfz-Verkehrs in Wien nach dem 1. Lockdown.....	23
Abbildung 2: Weitere Entwicklung des Kfz-Verkehrs	24

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs.....	Absatz
Anm.	Anmerkung
AVG	Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991
bzw.	beziehungsweise
COVID-19	Coronavirus-Krankheit-2019
d.i.	das ist
DI.....	Diplom Ingenieur
Dr.	Doktor
DTV.....	durchschnittlicher täglicher Kfz-Verkehr
EDV.....	Elektronische Datenverarbeitung
GmbH.....	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
h.....	Stunde
https	Hypertext Transfer Protocol Secure

Kfz.....	Kraftfahrzeuge
leg.cit.....	legis citate
lit.....	Litera
MA	Magistratsabteilung
Nr.	Nummer
o.a.	oben angeführt
o.Ä.....	oder Ähnliches
ÖAMTC.....	Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club
ÖVP	Die neue Volkspartei
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
s.	siehe
StRH.....	Stadtrechnungshof
StVO. 1960	Straßenverkehrsordnung 1960
TU Wien	Technische Universität Wien
u.a.	unter anderem
u.dgl.....	und dergleichen
u.zw.....	und zwar
Univ.Prof.....	Universitätsprofessor
Wiener Linien GmbH.....	WIENER LINIEN GmbH
www	World Wide Web

GLOSSAR

Elementarereignis

Von einem Elementarereignis wird bei einem durch die Elemente (= Natur) verursachten außerordentlichen Ereignis, das zu Schäden führt (Elementarschäden) gesprochen.

Netzelement

Als Netzelement wird ein einheitlicher Abschnitt einer Radroute bezeichnet. Netzelemente sind nach dem Trennprinzip, nach dem Mischprinzip mit dem Kfz-Verkehr oder nach dem Mischprinzip mit dem Fußgängerverkehr organisiert. Als Netzelemente eignen sich Radverkehrsanlagen bzw. bei entsprechenden Verhältnissen Straßen und Wege.

Radfahrstreifen

Ein Radfahrstreifen ist ein für den Fahrradverkehr bestimmter und besonders gekennzeichnete Teil der Fahrbahn, wobei der Verlauf durch wiederholte Markierung mit Fahrradsymbolen und das Ende durch die Schriftzeichenmarkierung „Ende“ angezeigt wird.

Radweg

Ein Radweg ist ein für den Verkehr mit Fahrrädern bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg. Dieser kann ohne oder mit Benützungspflicht verordnet werden.

85 %-Geschwindigkeit (V_{85})

Die 85 %-Geschwindigkeit (V_{85}) ist jene Geschwindigkeit, die von 85 % der Kfz nicht überschritten wird.

PRÜFUNGSERGEBNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

In Verfolgung eines Prüfungsersuchens unterzog der Stadtrechnungshof Wien die Einrichtung der Pop-Up-Radwege hinsichtlich Zielsetzung, rechtlicher Grundlagen, Entscheidungsfindung und Standortwahl einer Prüfung. Konkret kommen in diesem Prüfungsbericht die Fragen 14 bis 19 aus dem Ersuchen des ÖVP-Klubs der Bundeshauptstadt Wien vom 14. September des Jahres 2020 zur Beantwortung. Die übrigen 15 Fragen wurden in einem weiteren Prüfungsbericht des Stadtrechnungshofes Wien behandelt.

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

1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung erfolgte im letzten Quartal des Jahres 2020 und im ersten Halbjahr des Jahres 2021. Das Eröffnungsgespräch mit der geprüften Stelle fand Mitte Oktober des Jahres 2020 statt. Die Schlussbesprechung wurde im Mai des Jahres 2021 durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum reichte von März bis zum Ende des Jahres 2020, erstreckte sich zur Aufarbeitung der Datenlage aber auch weiter in die Vergangenheit.

1.3 Prüfungshandlungen

Die Prüfungshandlungen umfassten neben Interviews mit Mitarbeitenden der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten auch die Einschau in verschiedene Akten und Begleitdokumente. Ferner wurden rechtliche Aspekte geprüft sowie Literatur- und Internetrecherchen vorgenommen.

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

1.4 Prüfungsbefugnis

Die Prüfungsbefugnis für diese Prüfung ist in § 73e Abs. 1 in Verbindung mit § 73c der Wiener Stadtverfassung festgeschrieben.

1.5 Vorberichte

Bereits vor Bekanntwerden des bezughabenden Prüfungsersuchens wurde ein Teil der gegenständlichen Thematik im Bericht des Stadtrechnungshofes Wien mit dem Titel „MA 46, Prüfung der Festlegung von Bodenmarkierungen, StRH VI - 10/19“, behandelt. Dieser Bericht beschrieb die behördliche Vorgehensweise bei der Verordnung von Bodenmarkierungen im Allgemeinen und umfasste auch Aspekte temporärer Markierungen im Speziellen.

2. Prüfungsersuchen

Der ÖVP-Klub der Bundeshauptstadt Wien stellte gemäß § 73e Abs. 1 der Wiener Stadtverfassung mit 14. September 2020 das Ersuchen an den Stadtrechnungshof Wien, dieser möge besondere Akten der Gebarungs-, Subventions- und Betriebskontrolle durchführen. Die besonderen Akten sollten *„betreffend temporäre Maßnahmen, Projekte und Installationen, u.a. „Gürtelfrische West“, Pop-Up-Radwege und „Coole Straßen“ des Ressorts Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung“* gesetzt werden.

Nach einleitenden Darstellungen zu den angesprochenen temporären Maßnahmen, Projekten und Installationen stellte der ÖVP-Klub der Bundeshauptstadt Wien in Summe 21 Fragen. Die in diesem Prüfungsbericht zur Beantwortung gelangenden Fragen waren jene mit den Nummern 14 bis 19, die durchwegs auf die Pop-Up-Radwege abzielten und im Folgenden wortgetreu wiedergegeben werden.

„14. Was ist das Ziel der Pop-Up-Radwege?

15. Welche waren und sind die rechtlichen Grundlagen für eine derartige Art von Radwegen?

16. In einer Aussendung wird der renommierte Universitätsprofessors Dr. Pfleger dahingehend zitiert, dass dieser die rechtliche Grundlage massiv in Zweifel zieht (siehe https://www.ots.at/Presseaussendung/OTS20200724_OTSO011/rechtswidrige-pop-up-radwege). Der ÖAMTC präzisiert in einer Aussendung die Kritik und stellt die Rechtskonformität in Zweifel (siehe https://www.ots.at/Presseaussendung/OTS20200824_OTSO119/oeamtc-tu-studie-zeigt-pop-up-radfahrstreifen-auf-der-praterstraÙe-wird-nicht-laenger-benötigt). Inwieweit existiert eine rechtlich korrekte Grundlage für die Pop-Up-Radwege?

17. Wie kam es zur Entscheidungsfindung und wer war konkret zu welchem Zeitpunkt eingebunden?

18. Auf Basis welcher Daten wurden die entsprechenden Standorte ausgewählt?

19. Welche Alternativstandorte wurden geprüft und warum wurden diese schlussendlich nicht weiter berücksichtigt?“

3. Allgemeines

3.1 Begrifflichkeiten

Der Terminus des Pop-Up-Radweges existiert in den einschlägigen Gesetzes- und Normenwerken nicht. Der englische Begriff „pop-up“ wird gemeinhin für etwas „plötzlich Auftauchendes“ verwendet, oft im Zusammenhang mit sich selbstständig öffnenden Fenstern innerhalb einer EDV-Benutzeroberfläche. In jüngerer Zeit wurden damit auch Verkaufslokale oder Verkaufsstände (Pop-Up-Store) bezeichnet, die kurzfristig eröffnen und meist nur für eine begrenzte Zeit bestehen bleiben.

Auch die prüfungsgegenständlichen Pop-Up-Radwege erfüllten den Gedanken der raschen Realisierung und des befristeten Bestands.

Radwege sind gemäß der Begriffsbestimmung in § 2 StVO. 1960 Wege, die für den Verkehr mit Fahrrädern bestimmt und als solche gekennzeichnet sind. Als Überbegriff

ist die Radfahranlage zu sehen, die neben den Radwegen auch Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen, Geh- und Radwege oder Radfahrerüberfahrten subsummiert.

Bezüglich der Pop-Up-Radwege, die Teil der Fahrbahn waren, wäre demnach definitionsgetreu die Bezeichnung Pop-Up-Radfahrstreifen zu wählen gewesen. In weiterer Konkretisierung wäre in jenen Abschnitten, wo die Pop-Up-Radwege anstelle einer Sperrlinie durch eine Warnlinie vom benachbarten Fahrstreifen abgegrenzt sind, von einem Pop-Up-Mehrzweckstreifen zu sprechen gewesen.

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit verblieb der Stadtrechnungshof Wien jedoch bei dem mittlerweile geprägten Begriff des Pop-Up-Radweges und unterschied nur bei gebotener Präzisierung zwischen den verschiedenen Termini.

3.2 Zuständigkeiten

In Ansehung der Geschäftseinteilung des Magistrats der Stadt Wien oblagen der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten u.a. die Projektierung von Verkehrsmaßnahmen und die Ausarbeitung von Plänen zur Organisation und Regelung des Straßenverkehrs. Sie war überdies dazu berufen, als zuständige Behörde die entsprechenden verkehrsregelnden Verordnungen zu erlassen, weshalb ihr in der Entstehungsgeschichte der Pop-Up-Radwege eine tragende Rolle zuteil wurde.

Die Vornahme der Kundmachung der Verordnungen durch Bodenmarkierungen, Straßenverkehrszeichen o.Ä. oblag der MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau. Die im Prüfungsersuchen ausformulierten und in diesem Prüfungsbericht behandelten Fragen betrafen die eigentliche Umsetzungsphase jedoch nicht. Deshalb begutachtete der Stadtrechnungshof Wien lediglich die (Vor-)Leistungen dieser Dienststelle.

4. Fragenbeantwortung

4.1 Ad Frage 14, Ziel der Pop-Up-Radwege

Die Zieldefinition war über die gesamte Projektdauer einschließlich der vorgelagerten Phasen der Meinungsfindung gleichgeblieben. Die Kernaussage, es sollen dem Radverkehr verbreiterte Radwege bzw. ein zusätzliches Angebot zur Verfügung gestellt werden, fand in den entsprechenden Unterlagen immer wieder ihren Niederschlag, sei es als informativer Hinweis oder als offizielle Erklärung in den Behördenverfahren.

Als Begründung für die Verbreiterung der Radwege bzw. für die Schaffung hinzukommender Infrastruktur wurde der einzuhaltende Mindestabstand zwischen Personen, diesfalls den Radfahrenden, zur Eindämmung der Übertragungsgefahr von COVID-19 ins Treffen geführt. Darüber hinaus wurde, einhergehend mit einem geringeren Nutzungsgrad des öffentlichen Verkehrs, mit einem Anstieg des Radverkehrs gerechnet.

4.2 Ad Frage 15, rechtliche Grundlagen

Die straßenverkehrsrechtlichen Grundlagen finden sich im IV. Abschnitt, Punkt C Allgemeine Regelung und Sicherung des Verkehrs der StVO. 1960. Die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten zog als Grundlage für die Einrichtung von Pop-Up-Radwegen § 44a StVO. 1960 heran, demzufolge vorbereitende Verkehrsmaßnahmen dann zu verordnen sind, *„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.

Die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten schrieb demnach dem Straßenerhalter, dessen Verpflichtungen von der zuständigen MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau wahrzunehmen sind, jeweils mit Bescheid vor, die für die Pop-Up-Infrastruktur erforderlichen Straßenverkehrszeichen, Bodenmarkie-

rungen und Verkehrsleiteinrichtungen anzubringen. Sie erachtete diese Herangehensweise als geeignet, zumal eine solche auch schon bisher bei ähnlich gelagerten Fällen verfolgt worden ist. So hatte sie beispielsweise vorübergehende Halteverbote für Filmaufnahmen, Liefertätigkeiten, Einkaufssamstage bzw. Busparkplätze im Advent, nach der in Rede stehenden Rechtsgrundlage verordnet.

Weitere allgemeine Beispiele für die Anwendbarkeit dieser Bestimmung sind Verkehrssituationen, die in bestimmten Zeiträumen auf gewissen Straßenstrecken stets die gleichen Maßnahmen erfordern. Dazu zählt etwa der Wochenendrückreiseverkehr im Sommer.

Gemäß § 44a Abs. 3 leg.cit. hat der Bescheidnehmer, das war im Fall der Pop-Up-Radwege der Straßenerhalter, die Aufstellung der Straßenverkehrszeichen sowie der Verkehrsleiteinrichtungen bzw. die Anbringung der Bodenmarkierungen der Behörde unverzüglich zur Kenntnis zu bringen. Diese hat daraufhin den Zeitpunkt der erfolgten Anbringung oder Sichtbarmachung in einem Aktenvermerk (§ 16 AVG) festzuhalten.

4.3 Ad Frage 16, Rechtskonformität

4.3.1 Presseaussendung Kritik Univ.Prof. DI Dr. Ernst Pflieger

In einer unter, https://www.ots.at/presseaussendung/OTS20200724_OTS0011/rechtswidrige-pop-up-radwege, einsehbarer Presseaussendung wird der Verkehrsexperte Univ.Prof. DI Dr. Ernst Pflieger dahingehend zitiert, als er die rechtliche Grundlage massiv in Zweifel zieht.

Angeführt wird, dass *„entsprechend dem § 43 der StVO die Behörde abwägen muss, ob eine bestimmte Maßnahme aufgrund der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs erforderlich ist.“* Bei den Pop-up-Radwegen in der Hörlgasse und auf der Praterstraße *„sieht er [Dr. Pflieger, Anm.] die Rechtsgrundlage nicht erfüllt. Auch die temporären Radwege in der Lassallestraße und Wagramer Straße beurteilt er als problematisch.“*

Hervorgehoben wird im Anschluss der Satz *„Ich [Dr. Pflieger, Anm.] behaupte sogar, dass dieser Pop-up-Radweg nicht gesetzeskonform ist.“*

Eine substantielle Begründung dieser Aussagen war der Presseaussendung ebenso wenig zu entnehmen wie die Umstände, die zur problematischen Beurteilung der temporären Radwege in der Lassallestraße und Wagramer Straße führten.

Im - in dieser Presseaussendung verlinkten - Podcast der Tageszeitung Kurier kommentiert Dr. Pfleger den Pop-up-Radweg in der Praterstraße wie folgt: *„Die Praterstraße hat einen Radweg, der grundsätzlich sehr kleinräumig ist, aber da doch schon sehr viele Radfahrer aufnehmen kann. Wenn ich jetzt zusätzlich zu diesem Radweg eine Fahrspur sperre und es fährt niemand auf dieser gesperrten Fahrspur dann ist auch hier der § 43 nicht erfüllt, das heißt, ich behaupte sogar, dass dieser Pop-up-Radweg nicht gesetzeskonform ist.“*

Dazu ist auszuführen, dass die Bewilligung bzw. die Verordnung der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten in den gegenständlichen Fällen auf § 44a gegründet wurden und nicht auf § 43. Diese Tatsache allein ist aber noch kein Anlass an der Gesetzeskonformität zu zweifeln. Unter Punkt 4.3.3 wird dies angeführt und näher begründet.

Zur problematischen Beurteilung der temporären Radwege in der Lassallestraße und Wagramer Straße war auch dem Podcast keine nähere Begründung zu entnehmen.

4.3.2 Presseaussendung Kritik ÖAMTC

Der ÖAMTC äußerte in einer späteren Aussendung ebenfalls Kritik und zieht die Rechtskonformität in Zweifel (s. https://www.ots.at/Presseaussendung/OTS20200824_OTS0119/oeamtc-tu-studie-zeigt-pop-up-radfahrstreifen-auf-der-praterstrasse-wird-nicht-laenger-benotigt).

In dieser Presseaussendung wird von einem Verkehrsexperten des ÖAMTC auf eine Studie der TU Wien verwiesen, die nach seiner Ansicht ergeben hat, dass die Kapazität auf den bereits vor der Inbetriebnahme der Pop-Up-Radwege bestehenden Radfahr-

anlagen ausreichend gewesen wäre. Die ursprüngliche Annahme einer starken Zunahme des Radverkehrs habe sich nach seiner Ansicht nach nicht bestätigt. Also wären die Maßnahmen nicht zu verlängern gewesen. Er verweist aber in seiner Argumentation darauf, dass es sich um eine „vorbereitende Verkehrsmaßnahme“ (Anm. § 44a) gehandelt hat. Er führt weiter aus, dass eine Verlängerung unter diesen Umständen somit nicht mehr rechtskonform wäre.

4.3.3 Nähere Betrachtung der Rechtsgrundlagen

Im Folgenden soll nun auf die Rechtsgrundlagen der StVO. 1960 näher eingegangen werden. Als Bewilligungstatbestand kommen für die gegenständliche Thematik die in den oben angeführten Punkten erwähnten § 43 und § 44a in Betracht. Beide wurden im Folgenden angeführt und auf ihre Anwendbarkeit hin erörtert. Zum besseren Verständnis sind vorab die Gesetzestexte zitiert.

„§ 43. Verkehrsverbote, Verkehrserleichterungen und Hinweise.

(1) Die Behörde hat für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes durch Verordnung

a) wenn ein Elementarereignis bereits eingetreten oder nach den örtlich gewonnenen Erfahrungen oder nach sonst erheblichen Umständen mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, die zum Schutze der Straßenbenützer oder zur Verkehrsabwicklung erforderlichen Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen zu erlassen;“

Da es sich bei einer Pandemie per Definition nicht um ein Elementarereignis handelt, das sich direkt auf die Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer auswirkt, erscheint die Anwendbarkeit dieser Bestimmung als nicht geeignet.

In § 43 Abs. 1 lit. b leg.cit. werden weitere Tatbestandsmerkmale aufgelistet:

„b) wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs, die Lage, Widmung, Pflege, Reinigung oder Be-

schaffenheit der Straße, die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebäudes oder Gebietes oder wenn und insoweit es die Sicherheit eines Gebäudes oder Gebietes und/oder der Personen, die sich dort aufhalten, erfordert,

- 1. dauernde oder vorübergehende Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote, insbesondere die Erklärung von Straßen zu Einbahnstraßen, Maß-, Gewichts- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halte- oder Parkverbote und dergleichen, zu erlassen,*
- 2. den Straßenbenützern ein bestimmtes Verhalten vorzuschreiben, insbesondere bestimmte Gruppen von der Benützung einer Straße oder eines Straßenteiles auszuschließen oder sie auf besonders bezeichnete Straßenteile zu verweisen;“*

Da die Auswirkungen der Pandemie durch COVID-19 auf die Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer sowie auf deren Anzahl im Vorhinein nicht eindeutig zu bestimmen waren, ist auch die Anwendbarkeit dieser Bestimmung als nicht plausibel zu erachten.

In weiterer Folge wird nachstehend § 44a auf seine Anwendbarkeit hin dargestellt.

„§ 44a. Vorbereitende Verkehrsmaßnahmen

(1) Wenn auf Grund von Verkehrsbeobachtungen, Verkehrszählungen oder Verkehrserfahrungen aus Anlaß vorhersehbarer Ereignisse oder Umstände Verkehrsverhältnisse zu erwarten sind, für deren Bewältigung besondere Verkehrsmaßnahmen (Verkehrsverbote, Verkehrsbeschränkungen, Verkehrserleichterungen) notwendig sind, hat die Behörde diese unter Bedachtnahme auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des sich bewegenden und die Ordnung des ruhenden Verkehrs durch Verordnung zu bestimmen.“

Als Begründung für die Verbreiterung der Radwege bzw. für die Schaffung zusätzlicher Angebote wurde der einzuhaltende Mindestabstand zwischen den Radfahrenden, zur Eindämmung der Übertragungsgefahr von COVID-19 ins Treffen geführt. Darüber hinaus wurde mit einem allgemeinen Anstieg des Radverkehrs gerechnet. Diese Zielsetzung ist daher mit der o.a. Bestimmung in Einklang zu bringen, da diese Erwartungen zum damaligen Zeitpunkt durchaus berechtigt waren.

Jene Verordnung, die aufgrund des anzuwendenden Tatbestands zu erlassen war, wird in Abs. 2 wie folgt näher ausformuliert:

„(2) Die Verordnung nach Abs. 1 hat zu enthalten:

- a) Die Bestimmung der Strecke, auf der die Verkehrsmaßnahmen wirksam werden sollen,*
- b) die Festsetzung der Zeiten, in denen die Verkehrsmaßnahmen wirksam werden sollen,*
- c) die Voraussetzungen, unter denen die Verkehrsmaßnahmen wirksam werden sollen,*
- d) die in Betracht kommenden Verkehrsmaßnahmen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, Fahrverbote, Einfahrtverbote, Beschränkungen für Halten und Parken, Einbahnregelungen, Ausnahmen von bestehenden Verkehrsverboten oder Verkehrsbeschränkungen u. dgl.“*

Der Stadtrechnungshof Wien nahm in die Akten zu den Pop-Up-Radwegen Einsicht und stellte dabei fest, dass die in Abs. 2 angeführten Bedingungen in den Bescheiden bzw. Verordnungen eingehalten wurden.

In Abs. 3 wird noch die Kundmachung der Verordnung näher bestimmt. Weiters ist auch eine Dokumentation der Behörde vorgesehen.

„(3) Verordnungen nach Abs. 1 treten mit der Anbringung oder Sichtbarmachung der ihnen entsprechenden Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen in Kraft. Die Behörde hat die Person, Dienststelle oder Unternehmung zu bestimmen, welche die Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen anzubringen oder sichtbar zu machen hat. Die Aufstellung oder Sichtbarmachung der Straßenverkehrszeichen oder die Anbringung der Bodenmarkierungen ist der Behörde unverzüglich zur Kenntnis zu bringen; diese hat den Zeitpunkt der erfolgten Anbringung oder Sichtbarmachung in einem Aktenvermerk (§ 16 AVG) festzuhalten.“

Der Stadtrechnungshof Wien musste aber bei der Durchsicht der Akten feststellen, dass zwar eine Meldung des Bescheidnehmers über die erfolgte Durchführung der vorgeschriebenen Maßnahmen, nicht jedoch der o.a. Aktenvermerk in den Akten enthalten war.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl daher sicherzustellen, dass künftig diese Aktenvermerke dem Akt beigefügt werden und dieser somit vollständig ist.

4.4 Ad Frage 17, Entscheidungsfindung, Beteiligte

Die Entscheidung, Pop-Up-Radwege einzurichten, wurde gemäß verschiedener Aktenvermerke, Notizen o.Ä. im April des Jahres 2020 von der zuständigen amtsführenden Stadträtin getroffen. Als Vorbild dienten die Erkenntnisse der deutschen Stadt Berlin, die temporäre Radwege nicht nur bereits eingerichtet hatte, sondern auch über ausgearbeitete „Regelpläne zur temporären Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen“ verfügte.

Die Dokumente der beteiligten Dienststellen des Magistrats der Stadt Wien stellten den Weg der Entscheidungsfindung nicht klar dar. Vielmehr nahmen sie auf die politisch definierte Maxime Bezug und waren in erster Linie für die Einleitung der nachfolgend erforderlichen Schritte gedacht.

Die Federführung bei der Aufbereitung der in der eigentlichen Planungsphase anstehenden Entscheidungen nahm die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten wahr. Sie agierte dabei in enger Abstimmung mit der Geschäftsgruppe Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung sowie der MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau und hielt Kontakt zu den politischen Organen der betroffenen Wiener Gemeindebezirke. Vorrangig waren dabei Entscheidungen hinsichtlich der erforderlichen rechtlichen und verkehrstechnischen Rahmenbedingungen zu treffen, die letztlich in der Festlegung der Standorte und der Ausgestaltung der Pop-Up-Radwege mündeten.

Weitere Beteiligte kamen im Rahmen der amtswegig eingeleiteten verkehrsbehördlichen Ermittlungsverfahren hinzu. Der Adressatenkreis umfasste jeweils die Landespolizeidirektion Wien, die betroffene Bezirksvorstehung, die Wirtschaftskammer Wien sowie die Arbeiterkammer Wien. Mit Ausnahme der Hörlgasse im 9. Wiener Gemein-

debezirk zog die geprüfte Stelle auch die Wiener Linien GmbH in das verkehrsbehördliche Ermittlungsverfahren mit ein. Im Fall des Pop-Up-Radweges auf der Kagraner Brücke im 22. Wiener Gemeindebezirk wurde darüber hinaus die MA 45 - Wiener Gewässer um die Abgabe einer Stellungnahme ersucht.

4.5 Ad Frage 18, Standortwahl

4.5.1 Grobprüfung

Der Standortfrage näherte sich die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten mit einer Grobprüfung der Möglichkeiten im Bereich der vorhandenen und geplanten Rad-Langstreckenkorridore. Sie folgte damit dem politischen Wunsch, in möglichst allen dieser Korridore Verbreiterungen bzw. zusätzliche Einrichtungen anzubieten. Als Rad-Langstrecke ist keine eigene Art einer Radverkehrsanlage zu verstehen, sondern es handelt sich vielmehr um eine qualitativ hochwertige Langstreckenverbindung, die beispielsweise auch Pendlerinnen und Pendlern aus dem Umland den Umstieg auf das Fahrrad erleichtern soll. Innerhalb solcher haben die Radverkehrsanlagen zumindest weitgehend die definierten Qualitätskriterien, etwa betreffend die Beleuchtung, die Oberflächenbeschaffenheit, die Streckenführung aber auch das Zusammenspiel mit dem ruhenden Verkehr zu erfüllen.

Im Rahmen der Grobprüfung wurden ferner auch Radverkehrsanlagen lokalisiert, die keinem der vorhandenen oder geplanten Rad-Langstreckenkorridore zuzuordnen waren, sich aber vordergründig dennoch für die angedachten Maßnahmen eigneten. Die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten betrachtete dabei in erster Linie deren verkehrstechnische Umsetzbarkeit; die kapazitätsmäßige Notwendigkeit stellte sie auf Erfahrungswerte und ihre gesammelten Wahrnehmungen ab.

4.5.2 Kriterien

Generelle Kriterien waren die Anzahl der zur Verfügung stehenden Fahrstreifen und die auf diesen vorherrschenden Verkehrsstärken. Aus Ersterem schieden einstreifige Fahrbahnen aus Platzgründen a priori aus. Zweiteres Kriterium war diffiziler zu be-

trachten, kamen doch die einschlägigen Normenwerke, insbesondere die von der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr veröffentlichten Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS), zu tragen. Diese RVS geben vor, inwieweit der Radverkehr und der Kfz-Verkehr in Abhängigkeit von Geschwindigkeitsniveau und dem DTV, d.i. der durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehr, gemischt geführt werden kann oder zu trennen ist.

Für die temporären Radfahrstreifen legte die Dienststelle in Anlehnung an die RVS einen maximalen DTV-Wert von 9.000 Kfz/24h, u.zw. auf dem benachbarten Fahrstreifen, fest. Übersteigt der DTV diese Zahl, so wollte sie anstelle eines temporären Radfahrstreifens einem temporären Radweg mitsamt der entsprechenden Absicherung den Vorzug geben. Die Ermittlung des DTV am angrenzenden Fahrstreifen erfolgte auf Basis der vorhandenen Daten aus den Verkehrszählungen, die entsprechend der Fahrstreifenanzahl heruntergebrochen wurden.

Verkehrsplanerisch weiterführende Zahlen wären aus einer differenzierteren Betrachtung in Form konkreter Analysen der Verkehrsstärken auf Fahrstreifenebene hervorgegangen. Der Stadtrechnungshof Wien konnte in diesem Fall der engen zeitlichen Vorgaben die Verwendung von Näherungswerten nachvollziehen, wies jedoch in die Zukunft blickend darauf hin, dass für die Planung von Radverkehrsanlagen eine möglichst realitätsgetreue Datenlage unabdingbar ist.

Weitere Kriterien waren durch die gewünschte Netzwirksamkeit und das angestrebte Potenzial an Radfahrenden sowie durch verkehrstechnische Details gegeben. Auch in diesem Zusammenhang sah sich der Stadtrechnungshof Wien dazu veranlasst, der Dienststelle für spätere verkehrsorganisatorische Konzeptionen zu empfehlen, die Entscheidungsgrundlagen nachvollziehbar aufzubereiten.

Wie bereits erwähnt, hatte sie die kapazitätsmäßige Notwendigkeit, also die Fragen nach der Netzwirksamkeit bzw. dem Potenzial an Radfahrenden, auf Erfahrungswerte und ihre gesammelten Wahrnehmungen gestützt. Methodisch adäquat wäre dagegen die detaillierte Betrachtung des Ist-Zustandes auf den Radfahranlagen gewesen. Als

Mindestanforderung sind dabei die Nutzungsfrequenzen der Anlagen deren Aufnahmekapazitäten gegenüberzustellen, um die Sinnhaftigkeit von Verbreiterungen oder zusätzlichen Einrichtungen auch zahlenmäßig zu belegen.

Der Stadtrechnungshof Wien möchte bei all dem aufgezeigten Verbesserungspotenzial nicht unerwähnt lassen, dass die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten aufgrund des Umsetzungsdrucks nicht in die Lage versetzt war, sämtliche verkehrstechnischen Überlegungen in vollem Umfang anzustellen. Vielmehr war ihr das Streben nach einer möglichst faktenbasierten und verantwortungsvollen Auswahl der Standorte zu konstatieren. Die im Normalfall anzustrebende Planungsschärfe konnte sie infolge der besonderen Umstände nicht erreichen, wobei sie Abstriche bei verkehrssicherheitstechnischen Themen tunlichst vermied.

4.5.3 Ergebnis der Grobprüfung

Im Rahmen der Grobprüfung lokalisierte die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten letztendlich 2 Straßenzüge - einen im 2. bzw. einen im 9. und 20. Wiener Gemeindebezirk -, welche für Pop-Up-Radwege in Frage kämen. Es waren dies die Praterstraße von der Aspernbrückengasse bis zum Praterstern und die Hörlgasse von der Rossauer Brücke bis zur Universitätsstraße.

Der ebenfalls aufs Tapet gebrachte Abschnitt der Wagramer Straße im 22. Wiener Gemeindebezirk, der über die Kagraner Brücke führt, wurde auf Anregung der zuständigen amtsführenden Stadträtin geprüft. Jenem wäre unter der der Grobprüfung zugrunde gelegten Prämisse, möglichst ganze Straßenzüge zu ermitteln, nicht nähergetreten worden.

Die Dienststelle stellte die erforderlichen Begleitmaßnahmen dar und verwies insbesondere auf die Notwendigkeit einer ordnungsgemäßen Absicherung der zu schaffenden Radfahranlagen. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Kagraner Brücke war die Errichtung eines Pop-Up-Radfahrestreifens nicht opportun, weshalb ein Pop-Up-Radweg vorzusehen war. Ein solcher ist gemäß der bezughabenden RVS

„durch Hochborde, Grünstreifen oder sonstige bauliche Maßnahmen von den Verkehrsflächen für den allgemeinen Fahrzeugverkehr zu trennen“. Dies bedeutete, dass simple Bodenmarkierungen bzw. Leitbaken nicht ausreichten, sondern zumindest auf Betonleitwände zurückzugreifen war.

4.5.4 Verkehrsbehördliche Ermittlungsverfahren

Das erste verkehrsbehördliche Ermittlungsverfahren startete am 29. April 2020 mit der Einholung der Stellungnahmen zum Projekt in der Praterstraße. Die - wie vorgesehen von 6. Mai 2020 bis 4. September 2020 befristete - Bewilligung erfolgte per Bescheid vom 5. Mai 2020.

Das zweite verkehrsbehördliche Ermittlungsverfahren betraf den Pop-Up-Radweg über die Kagraner Brücke. Es wurde am 6. Mai 2020 eingeleitet, die bescheidmäßige Bewilligung erging am 12. Mai 2020. Der Bewilligungszeitraum erstreckte sich vom 15. Mai 2020 bis zum 4. September 2020.

Mit höherem verkehrspolitischen Abstimmungsbedarf behaftet und deshalb zeitintensiver gestaltete sich das Projekt in der Hörlgasse. Das diesbezügliche verkehrsbehördliche Ermittlungsverfahren startete demnach zeitlich versetzt am 20. Mai 2020 und wurde mit Bescheid vom 27. Mai 2020 bewilligt. Der Bewilligungszeitraum war diesfalls mit 27. Mai 2020 bis 4. September 2020 determiniert.

Bei den verkehrsbehördlichen Ermittlungsverfahren kam es zu teils nicht unerheblichen Widerständen gegen die geplanten Pop-Up-Radwege. Neben der ablehnenden Haltung des Bezirksvorstehers für den 22. Wiener Gemeindebezirk gegenüber dem Projekt auf der Kagraner Brücke gab die Landespolizeidirektion Wien in allen Fällen negative Stellungnahmen ab. Sie begründete diese mit latenten Überlastungen, erhöhtem Konfliktpotenzial, verkehrssicherheitstechnischen Bedenken und Unfallrisiken.

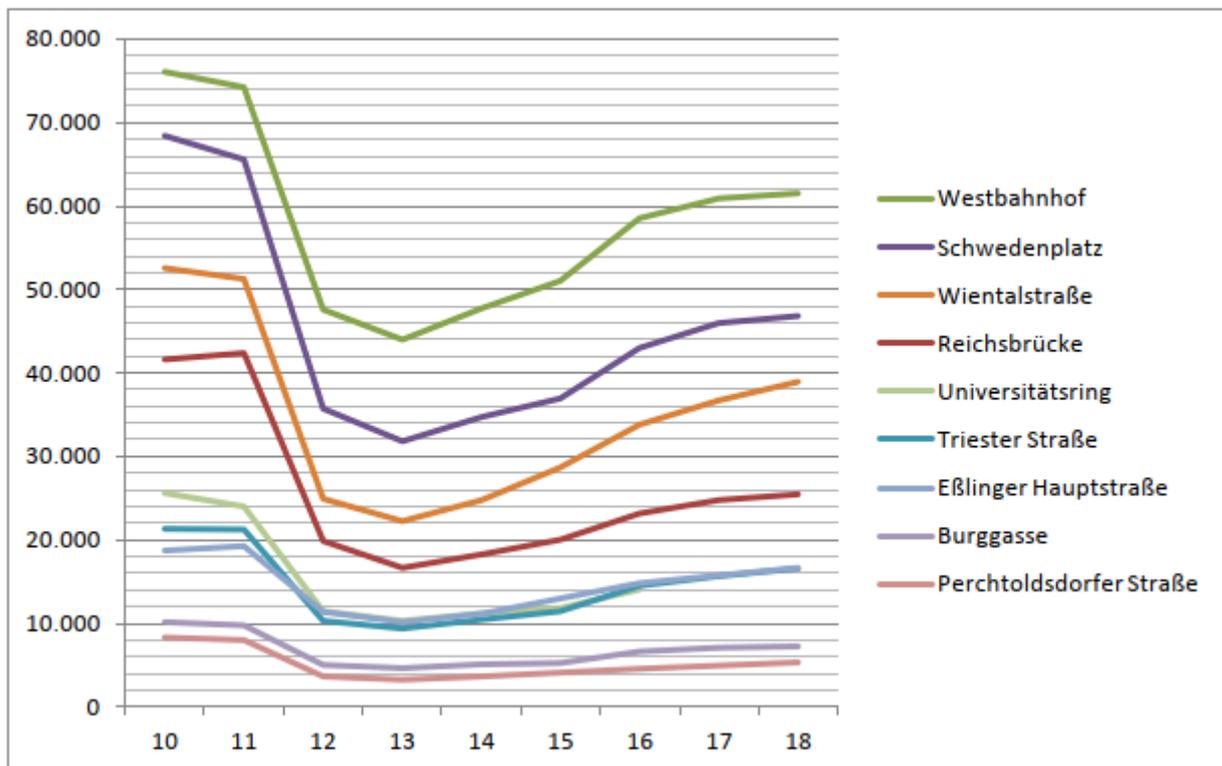
Die im Behördenverfahren angemeldeten Einwände wurden überaus rasch behandelt, was einer umfassenden Prüfung derselben zuwiderlief. Der Stadtrechnungshof Wien

bezweifelte die angemessene Würdigung der geäußerten Bedenken bereits in seinem Bericht „MA 46, Prüfung der Festlegung von Bodenmarkierungen, StRH VI - 13/20“ aus dem Jahr 2021, dem nähere Details über das Behördenverfahren entnommen werden können.

4.5.5 Weitere Standorte

Unmittelbar nach dem Abschluss der Grobprüfung erreichte die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten das Ersuchen der zuständigen amtsführenden Stadträtin, weitere Straßenabschnitte ausfindig zu machen, die sich für Pop-Up-Radwege eignen können. Dazu wurde in erster Linie der Abgleich mit dem maximalen DTV-Wert von 9.000 Kfz/24h am angrenzenden Fahrstreifen dahingehend relativiert, als die ursprünglich herangezogenen Zählraten um 20 % reduziert wurden. Dies unter dem Gesichtspunkt, dass der tatsächliche DTV durch die COVID-19-bedingten Maßnahmen bzw. Einschränkungen um ebendiese Zahl zurückgegangen sei. Für den Zeitpunkt der Beurteilung war tatsächlich von einem Rückgang in dieser Größenordnung zu sprechen, jedoch dokumentierten die in nachfolgender Abbildung 1 ersichtlichen Kurven einen steten - wenngleich abflachenden - Anstieg des Verkehrsaufkommens. Extrapoliert auf den tatsächlichen Nutzungszeitraum der Radverkehrsanlagen war die Reduktion um 20 % also als zu hoch zu bezeichnen.

Abbildung 1: Entwicklung des Kfz-Verkehrs in Wien nach dem 1. Lockdown

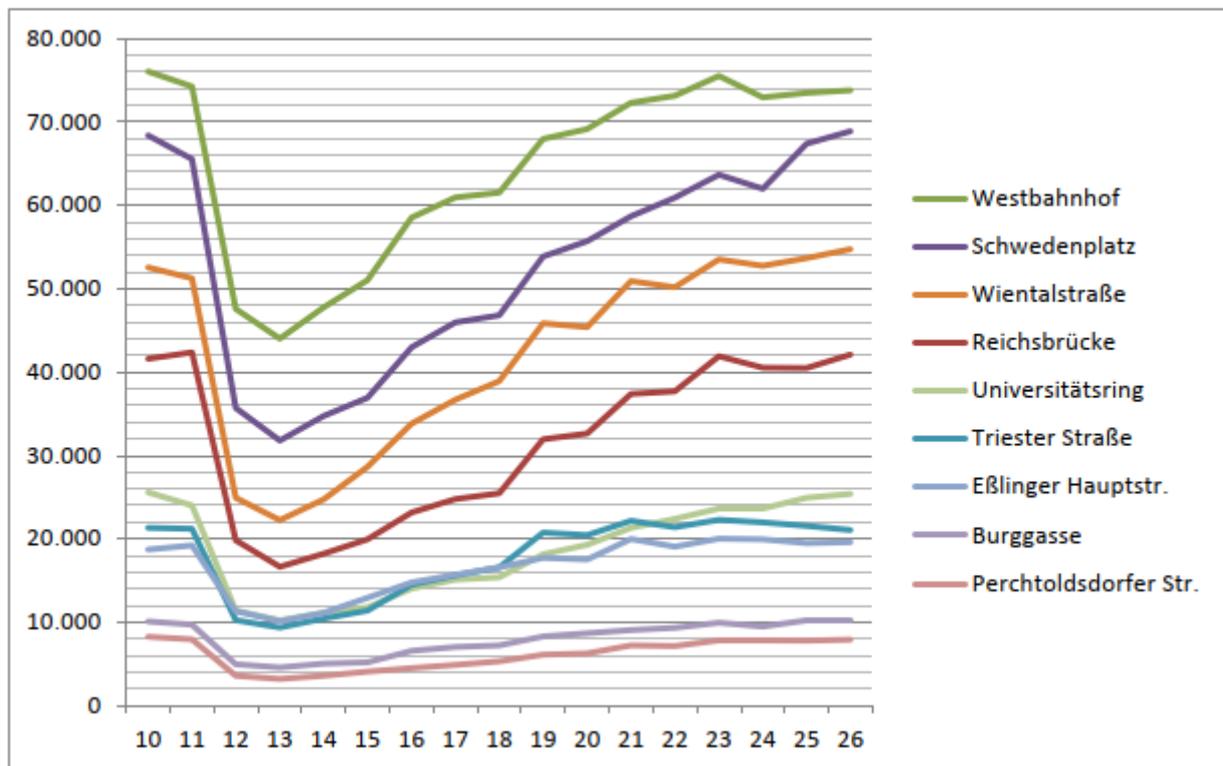


Quelle: MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

Obige Abbildung 1 zeigt einen repräsentativen Querschnitt der in Wien installierten Dauerzählstellen. Die x-Achse ist mit den Kalenderwochen des Jahres 2020 belegt, auf der y-Achse ist die tägliche Kfz-Frequenz ablesbar. Die Kalenderwoche 12 ist jene, in der der 1. Lockdown in Kraft trat.

Die Aussage des Stadtrechnungshofes Wien, den tatsächlichen DTV um 20 % zu reduzieren wäre zwar tagesaktuell korrekt, als weitsichtige Entscheidungsgrundlage aber zu hoch gegriffen gewesen, bestätigte sich nach Vorliegen der Daten für die nachfolgenden Wochen. Die nachstehende Abbildung 2 zeigt, dass spätestens Anfang Juni 2020 die Verkehrsstärken auf dem Niveau ohne pandemiebedingter Auswirkungen lagen.

Abbildung 2: Weitere Entwicklung des Kfz-Verkehrs



Quelle: MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

Die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten eruierte anhand der geänderten DTV-Betrachtungsweise und unter Inkaufnahme entfallender Parkstreifen sechs weitere Straßenzüge, die - mit teils erheblichen verkehrsorganisatorischen Begleitmaßnahmen - die Einrichtung von Pop-Up-Radwegen zuließen. Davon erachtete sie eine Umsetzung auf der Lassallestraße im 2. Wiener Gemeindebezirk als am wenigsten problematisch, bei den weiteren Straßenzügen zeigte sie das latente Konfliktpotenzial eingehend auf.

Letztlich ging - nach ergänzenden Prüfungen - einzig der Pop-Up-Radweg in der Lassallestraße in die Realisierungsphase. Das verkehrsbehördliche Ermittlungsverfahren startete am 26. Mai 2020, die Bewilligung erfolgte per Bescheid vom 4. Juni 2020. Auch diese Bewilligung wies eine Befristung auf, u.zw. vom 5. Juni 2020 bis 4. September 2020.

4.6 Ad Frage 19, Alternativstandorte

Zu den einzelnen temporären Radfahranlagen existierten keine Alternativstandorte im eigentlichen Sinn. Das heißt, es wurden keine Optionen gesucht, einen für erforderlich bzw. möglich angesehenen Pop-Up-Radweg örtlich anders zu situieren oder alternativ zu führen. Das bei der Grobprüfung bzw. der weiteren Betrachtung eruierte Potenzial war a priori derart begrenzt, dass weiterführende Überlegungen als obsolet zu bezeichnen waren.

Wie bereits beschrieben, lokalisierte und prüfte die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten aber auch Standorte, die letztlich nicht zur Umsetzung gelangten. Teils ließen fehlende Anschlüsse an das bestehende Netz sowie die einschränkende Lage von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs eine Realisierung als wenig sinnvoll erscheinen. Gegen eine Umsetzung sprachen oft auch Fahrstreifenverengungen vor Kreuzungen oder verkehrssicherheitstechnisch bedenkliche Konstellationen mit Rechtseinbiegern.

Der Vollständigkeit halber führt der Stadtrechnungshof Wien an dieser Stelle jene Straßenzüge an, die bei der Suche nach weiteren Standorten angedacht, aber nicht weiterverfolgt wurden.

- Wien 10, Laaerbergstraße im Bereich des Laaer Waldes
- Wien 10, Herndlgasse
- Wien 12, Edelsinnstraße bzw. Graf-Seilern-Gasse
- Wien 20, Adalbert-Stifter-Straße
- Wien 23, Atzgersdorfer Straße

5. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl sicherzustellen, dass künftig die Aktenvermerke gemäß § 44a Abs. 3 StVO. 1960 dem Akt beigefügt werden und dieser somit vollständig ist (s. Punkt 4.3.3).

Stellungnahme der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten:

Die Empfehlung wird angenommen und umgesetzt.

Empfehlung Nr. 2:

Der Stadtrechnungshof Wien konnte in diesem Fall der engen zeitlichen Vorgaben die Verwendung von Näherungswerten nachvollziehen, wies jedoch in die Zukunft blickend darauf hin, dass für die Planung von Radverkehrsanlagen eine möglichst realitätsgetreue Datenlage unabdingbar ist (s. Punkt 4.5.2.)

Stellungnahme der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten:

Die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten erfüllt grundsätzlich den an sich selbst gerichteten und vom Stadtrechnungshof Wien eingeforderten hohen Planungsstandard und bereitet Entscheidungsgrundlagen nachvollziehbar auf. Dieser Maßstab ist auch bei dringenden kurzfristigen Maßnahmen einzuhalten. Die Empfehlung wird angenommen und es ist final anzumerken, dass dergleichen Maßnahmen nicht mehr angepeilt werden.

Empfehlung Nr. 3:

Der Dienststelle wurde für spätere verkehrsorganisatorische Konzeptionen empfohlen, die Entscheidungsgrundlagen nachvollziehbar aufzubereiten (s. Punkt 4.5.2).

Stellungnahme der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten:

Die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten erfüllt grundsätzlich den an sich selbst gerichteten und vom Stadtrechnungshof Wien eingeforderten hohen Planungsstandard und bereitet Entscheidungsgrundlagen nachvollziehbar auf. Dieser Maßstab ist auch bei dringenden kurzfristigen

Maßnahmen einzuhalten. Die Empfehlung wird angenommen und es ist final anzumerken, dass dergleichen Maßnahmen nicht mehr angepeilt werden.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Mag. Werner Sedlak, MA

Wien, im September 2021