



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 - 2/21

Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und
Entwicklungs GmbH, Verkehrskonzept;
Nachprüfung

KURZFASSUNG

Die gegenständliche Nachprüfung sollte aufzeigen, inwieweit die Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH die im Jahr 2018 vom Stadtrechnungshof Wien ausgesprochenen Feststellungen und Empfehlungen hinsichtlich des Verkehrskonzepts im Bereich der Passagierschiffsländen auf Höhe der Reichsbrücke umsetzte.

Die damaligen Kritikpunkte betrafen den Internetauftritt und diverse Diskrepanzen bei den einzelnen Verkehrsregelungen am Gelände des Schifffahrtszentrums. Darüber hinaus wurde empfohlen, die Entwicklung und Optimierung des Verkehrsgeschehens mit Fokus auf eine Reduktion des Kfz-Verkehrs voranzutreiben.

Sowohl hinsichtlich der im Erstbericht festgestellten Mängel betreffend den Internetauftritt als auch bezüglich der damals aufgezeigten Diskrepanzen bei den einzelnen Verkehrsrelationen, konnte bei der nunmehrigen Nachprüfung keine vollständige Beseitigung der Kritikpunkte konstatiert werden. Nach wie vor bestanden Mängel bei der Verkehrsführung und deren Ausschilderung. Zur Entwicklung und Optimierung des Verkehrsgeschehens waren noch keine konkreten bzw. zeitnah realisierbaren Maßnahmen festgeschrieben worden.

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog das Verkehrskonzept der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH einer sicherheitstechnischen Nachprüfung 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	6
1.1 Prüfungsgegenstand	6
1.2 Prüfungszeitraum	6
1.3 Prüfungshandlungen	7
1.4 Prüfungsbefugnis	7
1.5 Vorberichte	7
2. Allgemeines	7
3. Erkenntnisse aus der Nachprüfung im Vergleich mit der Erstprüfung.....	8
3.1 Thematische Gliederung der Mängel und Empfehlungen	8
3.2 Themenblock 1 - Internetauftritt.....	9
3.3 Themenblock 2 - Diskrepanzen bei den einzelnen Verkehrsrelationen	9
3.3.1 Allgemeines	9
3.3.2 Haupteinfahrt bis Zufahrt zu den Anlegestellen	10
3.3.3 Bereich um die Anlegestelle 1.....	13
3.3.4 Bereich um die Anlegestellen 2 bis 4	13
3.3.5 Bereich um die Anlegestellen 5 bis 8	13
3.3.6 Kreuzungsbereich zwischen den Anlegestellen 8 und 9	14
3.3.7 Verbindungsstraße bei der Anlegestelle 11	15
3.3.8 Bereich flussab der Anlegestelle 12.....	16
3.3.9 Verkehrssituation entlang des Handelskais	17
3.3.10 Wendeplatz beim Schifffahrtszentrum	19

3.3.11 Bereich Wendeplatz bis zur Ausfahrt.....	19
3.4 Themenblock 3 - Entwicklung und Optimierung des Verkehrsgeschehens	20
3.4.1 Sukkus der Erstprüfung	20
3.4.2 Weitere Vorgehensweise der Donauraum Wien GmbH.....	20
4. Zusammenfassung der Empfehlungen.....	21

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Plan der Anlegestellen Wien/Handelskai.....	8
Abbildung 2: Verkehrsführung am Damm und am Kai	11
Abbildung 3: Einmündung der Verbindungsstraße in die Fahrrelation am Kai.....	16
Abbildung 4: Einmündung der Verbindungsstraße in die Fahrrelation entlang des Handelskais	18

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
d.s.....	das sind
etc.	et cetera
GmbH.....	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Kfz.....	Kraftfahrzeuge
km	Kilometer
lt.	laut
Nr.	Nummer
s	siehe
SchFG	Schiffahrtsgesetz
StVO. 1960	Straßenverkehrsordnung 1960

StRH.....	Stadtrechnungshof
Straßenverkehrs-	
zeichenverordnung.....	Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über Straßenverkehrszeichen
t.....	Tonnen
u.zw.....	und zwar
u.a.	unter anderem
usw.....	und so weiter
Wiener Donauraum GmbH.....	Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungsgesellschaft mbH
WStV	Wiener Stadtverfassung

GLOSSAR

Lände

Als Lände wird lt. SchFG ein Landungsplatz mit Einrichtungen zum Festmachen von Fahrzeugen oder Schwimmkörpern, ausgenommen Häfen, bezeichnet.

Toter Winkel

Der Tote Winkel ist jener Bereich rund um ein Fahrzeug, der aus der Position der Lenkenden trotz Spiegel, Kameras etc. nicht einsehbar ist.

PRÜFUNGSERGEBNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

Die gegenständliche Nachprüfung beruht auf der im Jahr 2018 vom Stadtrechnungshof Wien durchgeführten Prüfung „Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH, Verkehrskonzept, StRH VI - 16/17“. Bei dieser Erstprüfung traten zahlreiche Mängel bzw. Schwächen des Verkehrskonzepts im Bereich der Passagierschiffsländen auf Höhe der Reichsbrücke zu Tage. Die nunmehrige Nachprüfung sollte beleuchten, wie die Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH die damaligen Feststellungen und Empfehlungen umgesetzt hatte und welche Maßnahmen zur Verbesserung der Situation getroffen worden waren.

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

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

1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung erfolgte im 2. und 3. Quartal des Jahres 2021. Das Eröffnungsgespräch mit der geprüften Stelle fand in der 3. Märzwoche des Jahres 2021 statt. Die Schlussbesprechung wurde im September 2021 durchgeführt.

Der Betrachtungszeitraum umfasste die an die Erstprüfung anschließende und bis zur Nachprüfung reichende Zeitspanne. Zur Präzisierung der Erkenntnisse wurde der Betrachtungszeitraum gegebenenfalls auch weiter in die Vergangenheit ausgedehnt.

1.3 Prüfungshandlungen

Wesentliche Bestandteile der Prüfungshandlungen waren die Bestandsaufnahme der nunmehrigen Situation vor Ort und der Vergleich der Wahrnehmungen mit jenen aus der Erstprüfung. Des Weiteren umfassten die Prüfungshandlungen die Einschau in diverse Unterlagen, Literatur- und Internetrecherchen sowie die Analyse rechtlicher Aspekte.

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 lag der bereits angesprochene, die Basis für die Nachprüfung bildende Bericht aus dem Tätigkeitsbericht des Jahres 2018 vor. Darüber hinaus war für die vergangenen zehn Jahre kein Prüfungsbericht mit direkter Relevanz evident. Bei erweitertem Betrachtungswinkel kann aber der Bericht des Stadtrechnungshofes Wien aus dem Jahr 2016, „Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH, Sicherheitstechnische Prüfung der Schiffstation Wien City, StRH VI - 11/16“ als themenverwandt angesehen werden.

2. Allgemeines

Die Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH, im weiteren Text kurz als Wiener Donauraum GmbH bezeichnet, betrieb - wie schon bei der Erstprüfung - insgesamt 4 Passagierschiffsländen. Die prüfungsgegenständliche Lände war jene am Areal des Schifffahrtszentrums bei der Reichsbrücke im 2. Wiener Gemeindebezirk. Dieses Areal liegt zwischen der Donau und der Eisenbahnstrecke am Handelskai und erstreckt sich von Donau-km 1927,8 bis 1929,5.

Die nachfolgende Abbildung 1 verdeutlicht die örtliche Lage ebenso wie die Situierung der 12 teils flussauf, teils flussab der Reichsbrücke befindlichen Anlegestellen. Bei genauerer Betrachtung wird auch das wesentliche Charakteristikum des Verkehrskonzeptes ersichtlich, nämlich die Einbahnführung im Uhrzeigersinn mit dem Zweck, Begegnungsverkehr weitgehend zu vermeiden.

Abbildung 1: Plan der Anlegestellen Wien/Handelskai



Quelle: Wiener Donauraum GmbH

3. Erkenntnisse aus der Nachprüfung im Vergleich mit der Erstprüfung

3.1 Thematische Gliederung der Mängel und Empfehlungen

Die bei der Erstprüfung im Jahr 2018 erkannten Mängel bzw. die daraus abgeleiteten Empfehlungen ließen sich in 3 Themenblöcken zusammenfassen. Der Themenblock 1 beinhaltet Aussagen zum Internetauftritt der Wiener Donauraum GmbH. Der Themenblock 2 zeigte Diskrepanzen bei den einzelnen Verkehrsrelationen am Gelände des Schiffahrtszentrums auf.

Letztlich wurden im Themenblock 3 übergeordnete Kernthemen im Zusammenhang mit der künftigen Entwicklung und Optimierung des Verkehrsgeschehens dargestellt. Diesbezüglich wurde empfohlen, diese konzeptionelle Entwicklung mit Umfeldanalysen zu unterlegen und im Rahmen von Probetrieben zu evaluieren.

3.2 Themenblock 1 - Internetauftritt

Diesem Themenblock waren die Feststellungen bzw. Empfehlungen hinsichtlich des nahezu unauffindbaren Impressums auf der Homepage und der missverständlich dargestellte Standort der „Schiffstation Wien City“ zuzurechnen. Die Kritik war deshalb zu äußern gewesen, da zwar 2 Zugänge am Franz-Josefs-Kai erwähnt worden waren, der unterhalb der Beschreibung verlinkte Plan jedoch das Areal des Schifffahrtszentrums Wien bei der Reichsbrücke abbildete. Dadurch wurde fälschlicherweise suggeriert, die „Schiffstation Wien City“ befände sich am oder beim Areal des Schifffahrtszentrums.

Bei der Nachprüfung war festzustellen, dass der interne Link zum Impressum nunmehr als globaler „Footer“, also in der unabhängig vom aufgerufenen Webseiteninhalt stets am Seitenende vorhandenen Fußzeile, platziert wurde. Das Impressum war dadurch stets leicht auffindbar und abrufbar.

Keinerlei Überarbeitung erfuhr indes der Inhalt betreffend die „Schiffstation Wien City“. Nach wie vor konnten dort weder eine Adresse noch Angaben über die Erreichbarkeit entnommen werden. Selbst der - an dieser Position irreführende - Hyperlink zum Plan des Schifffahrtszentrums Wien war nach wie vor vorhanden.

Der Stadtrechnungshof Wien erneuerte daher seine Empfehlung, den Internetauftritt hinsichtlich der Erreichbarkeit der „Schiffstation Wien City“ zu überarbeiten.

3.3 Themenblock 2 - Diskrepanzen bei den einzelnen Verkehrsrelationen

3.3.1 Allgemeines

Als Reaktion auf die vom Stadtrechnungshof Wien dargelegten Defizite wandte sich die Wiener Donauraum GmbH an das mit der ursprünglichen Verkehrsplanung be-

traute Ziviltechnikerbüro. Sie beauftragte es, die Planung „zu überarbeiten und die Feststellungen des Stadtrechnungshofes zu berücksichtigen“. Das beauftragte Büro legte ein Arbeitsergebnis vor, das neben allgemeinen Beschreibungen und einer Fotodokumentation des Ist-Standes auch schriftliche und planlich erfasste Maßnahmen zur Optimierung bzw. zur Mängelbeseitigung enthielt.

Die von Seiten des Ziviltechnikerbüros vorgeschlagenen Maßnahmen beschränkten sich im Wesentlichen auf die Entfernung bzw. die Ergänzung von Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen. Substanzielle Neuerungen oder Anregungen betreffend das gesamte Gelände waren der Abfassung nicht zu entnehmen. Vielmehr wiesen die Verfasser darauf hin, sie würden das bestehende Verkehrskonzept als sinnvoll befinden. Dieser Standpunkt des wiederholt beauftragten Büros war insofern nachvollziehbar, hätten doch anderslautende Standpunkte die seinerzeitige Planung zumindest infrage gestellt. Abseits der erforderlichen Verbesserungen im Bereich der Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen wurde lediglich die Situierung eines Hinweises auf den Taxi-standplatz hinter dem Bürogebäude vorgeschlagen.

Zur strukturierten Darstellung der über das gesamte Areal bestehenden Defizite des Verkehrskonzeptes bzw. dessen Kenntlichmachung ordnete der Stadtrechnungshof Wien in seinem Erstbericht die diesbezüglichen Ausführungen den einzelnen Streckenabschnitten zu. Aus Gründen der Vergleich- und Zuordenbarkeit wurde diese Systematik auch bei der Berichtslegung der gegenständlichen Nachprüfung beibehalten.

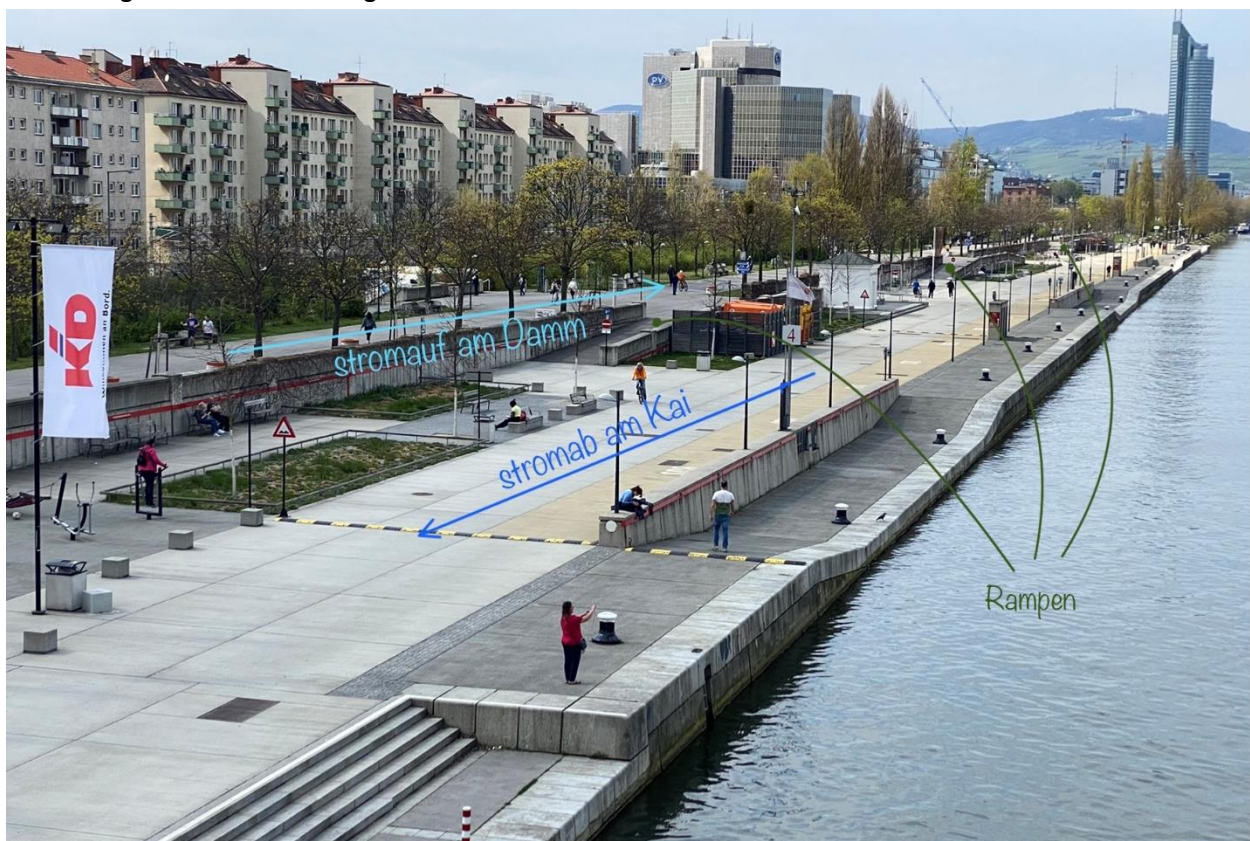
3.3.2 Haupteinfahrt bis Zufahrt zu den Anlegestellen

Die bei der Erstprüfung dargestellten Inkonsequenzen der Beschilderung bei der Auffahrtsrampe wurden beseitigt und ebenso die gelbe, nicht unterbrochene Längslinie nächst dem linken Fahrbahnrand und der Schriftzug „BUS“ vom Asphalt abgefräst. Diese Bodenmarkierungen waren als Relikte der Vergangenheit anzusehen gewesen und hatten bestenfalls irritierenden Charakter.

Hinsichtlich der auf höherem Niveau liegenden Fahrbahn am Damm ortete der Stadtrechnungshof Wien bei der Erstprüfung Gefahrenmomente im Bereich der Abfahrtsrampen zu den Anlegestellen. Dort leiteten 3 Rampenpaare zu den Anlegestellen am Kai. Jeweils eine Rampe führte in, die andere entgegen der generellen Verkehrsführung im Uhrzeigersinn. Mangels entsprechender Hinweise durfte auch die stromab gerichtete Rampe befahren werden, was in der Praxis auch geschah und zunächst ein Wendemanöver am Damm bedingte. Insbesondere Fahrzeuge mit größeren Längenabmessungen hielten sich dabei über eine längere Strecke bzw. über einen längeren Zeitraum im Gegenverkehr auf, wodurch Konfliktpotenzial gegeben war.

Die nachstehende Abbildung 2 zeigt die Verkehrsführung am Damm und am Kai sowie die Situierung der Abfahrtsrampen.

Abbildung 2: Verkehrsführung am Damm und am Kai



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Die Donauraum Wien GmbH entschied sich auf Anraten des Ziviltechnikerbüros dazu, weiterhin das Befahren beider Rampen zu erlauben, da für das Wendemanöver am Damm mehr Platz zur Verfügung stehe als bei den Anlegestellen. Lediglich auf Höhe der Anlegestellen 1 und 2 wurde der Platz zum Wenden am Damm als zu knapp bezeichnet, weshalb die gegen den Uhrzeigersinn gerichtete Rampe mit einem Fahrverbot für Fahrzeuge über 3,5 t belegt wurde. Die Schlepplkurven, d.s. die planlichen Visualisierungen des Platzbedarfs eines Fahrzeuges, zeigten tatsächlich einen gewissen Vorteil beim Wenden am Damm. Für den Stadtrechnungshof Wien stellte sich jedoch die Situation nach wie vor aus sicherheitstechnischen Überlegungen als nicht optimal dar.

So haben die Lenkerinnen bzw. Lenker schwerer Kfz am Ende der Auffahrtsrampe das Verkehrsgeschehen über die rechte Fahrzeugseite aus einem überaus ungünstigen Annäherungswinkel zu beobachten. Birgt der Tote Winkel allein bereits erhebliche Gefahrenmomente, so wird die Übersicht und somit das Erkennen sich nähernder Radfahrender, zu Fuß gehender Personen usw. an der spitzen Einmündung der Steigung weiter massiv beeinträchtigt. Ein Wendemanöver an dieser Stelle einzuleiten, hin zur gegen den Uhrzeigersinn gerichteten Rampe in Richtung der Anlegestelle 4, stellt ein erhebliches Risiko dar, das es zu vermeiden gilt.

Zwischen den Anlegestellen 2 und 3 ist die Ausgangslage ähnlich prekär. Hier legt eine Lenkerin bzw. ein Lenker bereits eine kurze Fahrstrecke am Damm zurück und hat die 180 °-Drehung im offenen Bogen zu vollziehen. Das bedeutet, das Fahrzeug ist zunächst nach links zu versetzen, um in weiterer Folge genügend Raum für die Drehung nach rechts zur Verfügung zu haben. Beim Versetzen ergibt sich ein Winkel, der ein Beobachten des Folgeverkehrs über die rechte Fahrzeugseite nahezu unmöglich macht und somit das Wendemanöver mit höherem Risiko versieht.

Der Stadtrechnungshof Wien erneuerte demnach seine Empfehlung, nur die jeweils flussaufwärts gerichteten die Rampen zur Fahrt vom Damm zu den Anlegestellen freizugeben. Er erachtete das Risiko beim Wenden von Fahrzeugen mit größeren Längenabmessungen am verkehrsstärkeren Damm als höher als beim Wenden auf dem

Niveau der Anlegestellen. Das etwas größere Platzangebot kann aus Sicht des Stadtrechnungshofes Wien die zusätzlichen Gefahrenmomente nicht aufwiegen.

3.3.3 Bereich um die Anlegestelle 1

Am nördlichen Ende des Areals der Schiffstation waren im Zeitpunkt der Erstprüfung keine Hinweise vorhanden, welche die Weiterfahrt am Damm bzw. am Niveau der Anlegestellen das Einfahren in den nachfolgenden Treppelweg unterbunden hätten. Dies führte u.a. dazu, dass in den Treppelweg einfahrende bzw. dort abgestellte Fahrzeuge zu erkennen waren, was der Nutzung eines solchen Weges zuwiderlief. Mittlerweile ließ die Donauraum Wien GmbH die entsprechenden Verkehrszeichen, u.zw. „Einfahrt verboten“ bzw. die Kennzeichnung des Treppelweges anbringen. Insbesondere ortsunkundige Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer sollten nun nicht länger in die Lage geraten können, unbeabsichtigt Straßen und Wege zu befahren, die anderen Zwecken vorbehalten sind.

Verbesserungsbedürftig stellte sich die unmittelbar bei der Anlegestelle 1 unter dem Verkehrszeichen „Einbahnstraße“ angebrachte Zusatztafel „ausgenommen Radfahrer“ dar. Diese wäre wesentlich höher, u.zw. direkt unter dem Verkehrszeichen anzubringen.

3.3.4 Bereich um die Anlegestellen 2 bis 4

Der seinerzeitigen Kritik, es wären auf einem Steher 3 anstelle der in der StVO. 1960 auf 2 limitierten Verkehrszeichen angebracht, wurde mit dem Versetzten des Verbotsschildes „Einbiegen nach links verboten“ begegnet.

3.3.5 Bereich um die Anlegestellen 5 bis 8

An dieser Stelle wurde im Erstbericht die ohne erkennbare Systematik erfolgte Aufstellung der Verkehrszeichen „Begegnungszone“ und „Ende einer Begegnungszone“ angesprochen. Es wurde eine gesamtheitliche Evaluierung der Beschilderung der Begegnungszone als notwendig erachtet und das Aufbringen einer oder mehrerer Bodenmarkierungen mit entsprechender Symbolik empfohlen.

Die dahingehenden Ausführungen des Ziviltechnikerbüros bestätigten die Einschätzungen des Stadtrechnungshofes Wien und ergaben zu ergänzende und entfernbare Verkehrszeichen. Für den Bereich zwischen der Reichsbrücke und der Anlegestelle 4 wurde der Donauraum Wien GmbH vorgeschlagen, die Begegnungszone mittels Fahrbahnmarkierung optisch zu verdeutlichen. Bis zum Zeitpunkt der Nachprüfung waren allerdings keine dahingehenden Bodenmarkierungen angebracht worden, weshalb der Stadtrechnungshof Wien die baldige Umsetzung dieser Maßnahme empfahl.

3.3.6 Kreuzungsbereich zwischen den Anlegestellen 8 und 9

Zwischen diesen beiden Anlegestellen konnten die entlang des Uferbereichs fahrenden Fahrzeuge den Uferbereich erstmalig verlassen und nach dem Umrunden der Gebäude die Straße parallel zum Handelskai erreichen. Die Abzweigung vom Uferbereich war mit einem nach rechts zeigenden Pfeilsymbol, das die Aufschrift „Ausfahrt Handelskai“ trug, gekennzeichnet. Nach Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien wäre konsequenterweise auch ein Hinweis auf die geradeaus nachfolgenden Anlegestellen 9, 10, 11 und 12 anzubringen gewesen. Ferner wurde aufgezeigt, dass das Verkehrszeichen „Querrinne oder Aufwölbung“ nicht nur schlecht sichtbar, sondern auch erst nach der Gefahrenstelle verortet war.

Bei der nunmehrigen Nachprüfung war festzustellen, dass die Beschilderung des Weges zu den Anlegestellen 9, 10, 11 und 12 ergänzt worden war. Das Verkehrszeichen „Querrinne oder Aufwölbung“ wurde in seiner Ausrichtung angepasst, die erforderliche Korrektur der Aufstellposition erfolgte demgegenüber nicht. Nach wie vor war das Verkehrszeichen erst nach der Gefahr positioniert. In den Unterlagen des Ziviltechnikerbüros wurde weder auf Ausrichtung noch auf den Aufstellort des Gefahrenzeichens eingegangen.

Es wurde daher neuerlich empfohlen, das Verkehrszeichen „Querrinne oder Aufwölbung“ in Fahrtrichtung gesehen bereits vor der Gefahr, also noch vor der Fahrbahnschwelle, zu positionieren.

Im Verlauf der eben genannten Abzweigung bzw. der weiterführenden Fahrbahn stellte der Stadtrechnungshof Wien bei der Erstprüfung wirkungslose und falsch angebrachte Verkehrszeichen fest. Wie schon im Erstbericht wird - um die Analogie aufrechtzuerhalten - dieser Punkt an späterer Stelle des gegenständlichen Berichts beschrieben.

3.3.7 Verbindungsstraße bei der Anlegestelle 11

Im Rahmen der Erstprüfung wurde es an diesem Bereich als zielführend erachtet, die gewünschte Verkehrsführung zunächst klar zu definieren und danach die Kennzeichnung darauf abzustimmen. Konkret lagen missverständliche Beschilderungen vor, welche die Vorrangverhältnisse und die gewünschte Führung der Radfahrenden uneindeutig wiedergaben.

Konkrete und ausformulierte Überlegungen zur Verbesserung hinsichtlich der gewünschten Verkehrsführung wurden nicht vorgelegt. Es war jedoch nunmehr vor Ort die Intention erkennbar, diesen Abschnitt für alle Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer freizugeben. Obwohl die Pläne des Ziviltechnikerbüros vorsahen, die Verbindungsstraße den Radfahrenden vorzubehalten, entfernte die Donauraum Wien GmbH sämtliche einschränkende Verkehrszeichen.

Der Stadtrechnungshof Wien sah bei dieser Modifikation keine Widrigkeiten. Er vertrat jedoch die Ansicht, dass an der Stelle, an dem die Verbindungsstraße in die Fahrrelation am Kai einmündet, die Aufstellung des Verkehrszeichens „Vorrang geben“ angezeigt wäre. Einerseits war dies in der nötigen Konsequenz der Beschilderung begründet, zumal auch bei der Einmündung der Verbindungsstraße in die entgegengesetzte Fahrrelation entlang der Donauuferbahn ein solches Verkehrszeichen ergänzt worden war. Andererseits wäre der Verkehrsfluss am Kai möglichst aufrechtzuerhalten.

Ferner ergibt sich - wie in der nachstehenden Abbildung 3 ersichtlich - in der derzeitigen Konstellation für Fahrzeuge, welche den Kai entlangfahren, das Phänomen des

„optischen Vorrangs“. Tatsächlich haben aber die Rechtskommenden von der kleineren Straße Vorrang. Die Aufstellung des Verkehrszeichens „Vorrang geben“ könnte Missverständnissen und Unfällen vorbeugen.

Abbildung 3: Einmündung der Verbindungsstraße in die Fahrrelation am Kai



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

3.3.8 Bereich flussab der Anlegestelle 12

Flussab gesehen nach der Anlegestelle 12 endet das Gelände der Schiffstation, es ist der Rechtskurve zu folgen und entlang dem Straßenverlauf der Donauuferbahn zu fahren. Um die Weiterfahrt geradeaus in den Treppelweg zu verhindern, war bei der Erstprüfung unmittelbar am Beginn desselben ein Verkehrszeichen „Fahrverbot (in beide Richtungen)“ angebracht. Dazu merkte der Stadtrechnungshof Wien an, dass damit fälschlicherweise suggeriert werde, es wäre vom Treppelweg kommend kein

Fahrzeugverkehr zu erwarten. Um Missinterpretationen der Verkehrsverhältnisse vorzubeugen schlug das Ziviltechnikerbüro vor, das Verkehrszeichen mit Zusatztafeln mit der Aufschrift „ausgenommen Berechtigte gemäß der Wasserstraßen-Verkehrsordnung“ und „ausgenommen Radfahrer“ zu ergänzen.

Dem bei der Erstprüfung bestehenden Mangel einer ungeeigneten Einbahnkennzeichnung begegnete das Ziviltechnikerbüro durch eine Korrektur der Beschilderung. Diese mit den damaligen Vorschlägen des Stadtrechnungshofes Wien korrespondierende Änderung wurde vorgenommen.

Die vorgenannte Ergänzung des Fahrverbots am Treppelweg durch die entsprechenden Zusatztafeln wurde demgegenüber nicht realisiert. Vielmehr demontierte die Donauraum Wien GmbH das Verkehrszeichen zur Gänze, wodurch die Weiterfahrt in den Treppelweg nicht länger unterbunden war. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, das Verkehrszeichen „Fahrverbot (in beide Richtungen)“ mitsamt den vorgeschlagenen Zusatztafeln an geeigneter Stelle wieder aufzustellen.

3.3.9 Verkehrssituation entlang des Handelskais

Nach der langgezogenen Rechtskurve erreichen die Fahrzeuglenkerinnen bzw. Fahrzeuglenker den Straßenverlauf entlang des Handelskais, auf der die Rückfahrt zur Ausfahrt erfolgt. Dabei ist zunächst hinter einem Restaurant vorbeizufahren, auf dessen Höhe auch der Geh- und Radweg über den Kafkasteg in das Areal der Schiffstation einmündet.

Der im Erstbericht kritisierte Verzicht auf eine ausreichende Kundmachung der angestrebten und gewünschten Verkehrsführung im Bereich des Restaurants wurde zum Anlass genommen, die entsprechenden Verkehrszeichen zu ergänzen. Auffällig war dabei die inhomogene Kennzeichnung der Verkehrsführung.

An der Einmündung der langgezogenen Rechtskurve in den Straßenverlauf entlang des Handelskais war das Gebotszeichen „vorgeschriebene Fahrtrichtung“ mit einem nach rechts in Einbahnrichtung weisenden Pfeil aufgestellt. Im nachfolgenden Bereich

der Einmündung der bereits angesprochenen Verbindungsstraße auf Höhe der Anlegestelle 11 wurde demgegenüber auf die Anbringung eines solchen Verkehrszeichens verzichtet. Das von dort sichtbare Einbahnschild zeigte zwar die Einbahnführung auf der nach rechts weiterführenden Straße an, war aber nicht dazu geeignet, das Linkseinbiegen und somit die Fahrt gegen die Einbahn zu verhindern.

Abbildung 4: Einmündung der Verbindungsstraße in die Fahrrelation entlang des Handelskais



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Ferner war das eben genannte Einbahnschild mit seiner Zusatztafel „ausgenommen Radfahrer“ so zu deuten, als wären von rechts nur Radfahrende zu erwarten. Faktisch war aber auch Kfz-Verkehr durch Berechtigte möglich, da diesen das Befahren in Gegenrichtung gemäß der Zusatztafel zu dem an der Kreuzung auf Höhe der Anlegestellen 8 und 9 positionierten Fahrverbotsschild erlaubt war.

Wie bereits beschrieben, mündet ebendort eine vom Kai abzweigende Straße in die Fahrrelation entlang des Handelskais ein. An dieser Stelle ergab sich insofern eine nicht zufriedenstellende Situation, als Fahrzeuglenkerinnen bzw. Fahrzeuglenker infolge der unpassenden Art und Situierung der Verkehrszeichen weder vorwärts noch rückwärts hätten fahren dürfen. Unter akkurater Beachtung der gekennzeichneten Verkehrsvorschriften wären die Fahrzeuge demnach festgesehen. In der Praxis aber ignorierten die Fahrzeuglenkerinnen bzw. Fahrzeuglenker diese Situation und fuhren trotzdem weiter.

Dennoch erachtete es der Stadtrechnungshof Wien bei der Erstprüfung als erforderlich, die Beschilderung zu adaptieren. Dies ist mittlerweile erfolgt, u.zw. durch Versetzen bzw. Entfernen der betroffenen Verkehrszeichen.

3.3.10 Wendeplatz beim Schifffahrtszentrum

Der bei der Erstprüfung ausgesprochenen Empfehlung, die Sperrfläche beim Wendeplatz für Busse im Bereich des Schifffahrtszentrums zu entfernen, wurde entsprochen. Das Parken von Fahrzeugen im hinteren Teil der Bucht war damit entsprechend der Kennzeichnung zulässig.

3.3.11 Bereich Wendeplatz bis zur Ausfahrt

In diesem Bereich wurden punktuelle Mängel betreffend die Beschilderung aufgezeigt. Dies betraf verdrehte Verkehrszeichen bzw. deren Zusatztafeln, falsch positionierte Verkehrszeichen oder solche, die nicht der Straßenverkehrszeichenverordnung entsprachen. Weitere Beanstandungen betrafen verdeckte oder unvollständig kundgemachte Halte- und Parkverbote.

Dazu war nunmehr festzustellen, dass keine wesentlichen Verbesserungen vorgenommen worden waren und die Mängel zum Großteil nach wie vor bestanden. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl sohin erneut, alsbald auch in diesem Bereich die erforderlichen Adaptierungen bei der Kundmachung von Verkehrsvorschriften zu veranlassen.

3.4 Themenblock 3 - Entwicklung und Optimierung des Verkehrsgeschehens

3.4.1 Sukkus der Erstprüfung

Im Rahmen der Erstprüfung war nachvollziehbar, dass eine bestimmte Menge an Kfz-Verkehr am Areal des Schifffahrtszentrums auftritt. Allein die Ver- und Entsorgung sowie die Wartung der Schiffe und sonstige unabdingbare Zufahrten würden eine Reduktion des Kfz-Verkehrs nicht zulassen.

Aus Sicht des Stadtrechnungshofes Wien ergab sich die Notwendigkeit, die straßenverkehrsorganisatorischen Belange in ihrer Gesamtheit zu evaluieren und gegebenenfalls neu zu strukturieren. In der damaligen Ausprägung waren die Wege sehr stark befahren und es galt stets mit erhöhter Vorsicht zu fahren, um nicht in Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmern zu geraten. Insbesondere im Hinblick auf die Optimierung der Fahrwege sowie der Minimierung der Aufenthaltszeiten des motorisierten Fahrzeugverkehrs ortete der Stadtrechnungshof Wien Verbesserungspotenzial.

Der Donauraum Wien GmbH war daher empfohlen worden, *„eingehend die Möglichkeiten einer optimierten Steuerung des motorisierten Verkehrs, insbesondere im unmittelbaren Uferbereich, zu prüfen und dabei Umfeldanalysen anzustellen, die auf den gesamten Betroffenenkreis abzielen. In einem weiteren Schritt wären im Rahmen von Probebetrieben die erarbeiteten Lösungsansätze in der Realität auf ihre Wirksamkeit hin zu evaluieren, um diese allenfalls auf Dauer umzusetzen“*.

Als Lösungsansatz schlug der Stadtrechnungshof Wien - mit der Intention einer Reduktion des Bus- bzw. Taxiverkehrs - vor, zu erheben, ob diese Fahrzeuge anstelle unmittelbar an den Anlegestellen, auch in einer geringen Entfernung für die Abholung halten können.

3.4.2 Weitere Vorgehensweise der Donauraum Wien GmbH

Diesen Lösungsansatz hielt die Donauraum Wien GmbH gemäß ihrer damaligen Stellungnahme insofern für nicht wünschenswert, als sie mit konzentrierten Lärm- und Geruchsbelästigungen rechnete, sollte ein zentraler Abholplatz für Busse geschaffen

werden. Hinsichtlich der Umfeldanalysen verwies sie auf die vom Stadtrechnungshof Wien dargestellte Gesetzeslage im Zusammenhang mit den Ausnahmen vom Benützungsverbot der Treppelwege. Sie sah die Ein- und Ausfahrt über die Donauuferbahn als „das sicher größte Verkehrsproblem“ an und beschrieb die optimale Steuerung des konzentrierten Verkehrs als dauerhaften, in Durchführung befindlichen Prozess.

Auch das Ziviltechnikerbüro hielt die Zentralisierung der bereitstehenden Busse für heikel, führte dabei allerdings die teilweise ältere Klientel und deren Komfortansprüche bzw. die erforderliche Freihaltung von Flächen für eine künftige Verbesserung der Anbindung des gesamten Geländes ins Treffen. Ferner wies es auf etwaige schallschutztechnische Probleme bei der Genehmigung hin.

Weitere Überlegungen hinsichtlich der Eliminierung der in den Raum gestellten Hemmnisse, also etwa schallschutztechnische Untersuchungen oder Erhebungen betreffend die Komfortansprüche der Gäste, wurden nicht angestellt. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl daher, sich einer schrittweisen Bündelung des Bus- und Taxiverkehrs anzunähern. Er verfolgte zu keinem Zeitpunkt die Intention, ausufernd Flächen für die Errichtung eines zentralen Busterminals zu verwenden. Vielmehr sollte versucht werden, durch verschiedene Maßnahmen eine verkehrstechnische Verbesserung zu erreichen.

Etwa wären mit geringem Aufwand an der dem Handelskai zugewandten Straße Haltemöglichkeiten für einige Busse realisierbar, die wiederum von dort einen Teil der Anlegestellen bedienen könnten und somit aus dem Verkehrsgeschehen am Kai herausfielen.

4. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Es wurde neuerlich empfohlen, den Internetauftritt hinsichtlich der Erreichbarkeit der „Schiffstation Wien City“ zu überarbeiten (s. Punkt 3.2).

Stellungnahme der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH:

Dies wurde bereits zeitnah umgesetzt.

Empfehlung Nr. 2:

Der Stadtrechnungshof Wien erneuerte seine Empfehlung, nur die jeweils flussaufwärts gerichteten Rampen zur Fahrt vom Damm zu den Anlegestellen freizugeben (s. Punkt 3.3.2).

Stellungnahme der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH:

Dies wurde bereits zeitnah umgesetzt.

Empfehlung Nr. 3:

Die unmittelbar bei der Anlegestelle 1 unter dem Verkehrszeichen „Einbahnstraße“ angebrachte die Zusatztafel „ausgenommen Radfahrer“ wäre wesentlich höher, u.zw. direkt unter dem Verkehrszeichen anzubringen (s. Punkt 3.3.3).

Stellungnahme der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH:

Dies wurde bereits zeitnah umgesetzt.

Empfehlung Nr. 4:

Es wäre die baldige Anbringung der Bodenmarkierungen zur bildhaften Verdeutlichung der Begegnungszone durchzuführen (s. Punkt 3.3.5).

Stellungnahme der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH:

Die Gesellschaft beabsichtigt nicht, die Vorkaiflächen als „Begegnungszone“ auszuweisen und wird entsprechende Tafeln entfernen. Die Vorkaifläche wird als „Hafengebiet“ gekennzeichnet.

Grund hierfür ist die gesetzmäßige Regelung, in Begegnungszonen keine Verkehrszeichen aufstellen zu können.

Empfehlung Nr. 5:

Es wäre neuerlich das Verkehrszeichen „Querrinne oder Aufwölbung“ beim Kreuzungsbereich zwischen den Anlegestellen 8 und 9 in Fahrtrichtung gesehen bereits vor der Gefahr, also noch vor der Fahrbahnschwelle, zu positionieren (s. Punkt 3.3.6).

Stellungnahme der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH:

Dies wurde bereits zeitnah umgesetzt.

Empfehlung Nr. 6:

An der Stelle, an dem die Verbindungsstraße in die Fahrrelation am Kai einmündet, wäre die Aufstellung des Verkehrszeichens „Vorrang geben“ geboten (s. Punkt 3.3.7).

Stellungnahme der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH:

Dies wurde bereits zeitnah umgesetzt.

Empfehlung Nr. 7:

Es wäre das Verkehrszeichen „Fahrverbot (in beide Richtungen)“ mitsamt den vorgeschlagenen Zusatztafeln an geeigneter Stelle wieder aufzustellen, um die Einfahrt in den südlich an das Gelände anschließenden Treppelweg zu unterbinden (s. Punkt 3.3.8).

Stellungnahme der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH:

Dies wurde bereits zeitnah umgesetzt.

Empfehlung Nr. 8:

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl erneut, alsbald auch im Bereich Wendeplatz bis zur Ausfahrt die erforderlichen Adaptierungen bei der Kundmachung von Verkehrsvorschriften zu veranlassen (s. Punkt 3.3.11).

Stellungnahme der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH:

Wie der Stadtrechnungshof Wien richtig feststellt, hat die Geschäftsführung das beauftragte Planungsbüro aufgefordert, die Planung zu überarbeiten und dabei die Feststellungen des Stadtrechnungshofes Wien zu berücksichtigen.

Empfehlung Nr. 9:

Es wären Maßnahmen zu ergreifen, um eine Reduktion des Bus- bzw. Taxiverkehrs zu erzielen (s. Punkt 3.4).

Stellungnahme der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH:

Wie der Stadtrechnungshof Wien richtig feststellt, hat die Geschäftsführung das beauftragte Planungsbüro aufgefordert, die Planung zu überarbeiten und dabei die Feststellungen des Stadtrechnungshofes Wien zu berücksichtigen.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Mag. Werner Sedlak, MA

Wien, im Oktober 2021