

Magistratsabteilung 29 ab dem Jahre 1995 weitere Fahnen mit den Maßen 10 x 1,80 m beschaffte, obwohl feststand, dass auch diese Fahnengröße nicht für eine dauerhafte Beflagung geeignet war.

4. Aus einem Aktenvermerk der Magistratsabteilung 29 über eine Besprechung am 2. Mai 1995 war zu entnehmen, dass sich auch die Hissvorrichtungen an den Masten als völlig unbrauchbar erwiesen. Die Architektengruppe wurde von der Magistratsabteilung 29 anlässlich dieser Besprechung ersucht, Lösungsvorschläge zu erarbeiten, was aber, außer dem bereits genannten Vorschlag, sogen. Knatterfahnen mit den Maßen 10 m Höhe und 1,80 m Breite zu verwenden, offensichtlich unterblieb.

Im August 1995 holte die Magistratsabteilung 29 von der Stahlbaufirma, die die Masten errichtet hatte, ein Angebot über den Umbau der Hissvorrichtungen ein. Im Mai 1996 beauftragte die Magistratsabteilung 29 diese Firma mit der Änderung der Hissvorrichtung an allen 15 Masten. Lt. Schlussrechnung beliefen sich die Kosten hierfür auf S 194.400,- inkl. USt (*entspricht 14.127,60 EUR*).

5. Lt. einem Aktenvermerk der Magistratsabteilung 29 vom 8. September 1999 trug diese Dienststelle zu diesem Zeitpunkt die Probleme der Beflagung am Europaplatz an die für die Beflagung im Wiener Stadtgebiet zuständige Stelle der Magistratsdirektion heran. Hierbei wurde vereinbart, dass ab Ende Oktober 1999 keine „Werktagsbeflagung“ mehr aufgezogen wird. Als Begründung für diese Maßnahme wurde das auf Grund der „strömungstechnisch ungünstig konstruierten Maste“ meist unattraktive Erscheinungsbild der um die Maste gewickelten Fahnen genannt. Außerdem wies die Magistratsabteilung 29 auf die relativ hohen Kosten von S 30.000,- (*entspricht 2.180,19 EUR*) bis S 40.000,- (*entspricht 2.906,91 EUR*) pro Jahr für die laufende Demontage und Montage der Flaggen hin.

Es wurde festgelegt, eine Beflagung nur mehr am 1. Mai und am 26. Oktober vorzunehmen.

6. Das Kontrollamt wies darauf hin, dass die Magistratsabteilung 29 die Fehlplanungen der Fahnenmaste am Europaplatz nicht zu vertreten hat. Auf Grund der nunmehrigen Verwaltungszuständigkeit wurde dieser Dienststelle jedoch empfohlen, unter Mitwirkung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG als Rechtsnachfolgerin des damaligen Auftraggebers (MD-BD/U-Bahn-Bau) der gegenständlichen Planung die Architektengruppe, der das Verschulden an den Fehlplanungen zuzurechnen ist, zu verhalten, auf ihre Kosten Maßnahmen zu setzen die geeignet sind, dass der Stadt Wien künftig funktionstüchtige Maste zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 29:

Die Magistratsabteilung 29 nimmt als nunmehriger Verwalter der Masten den Bericht des Kontrollamtes zur Kenntnis und wird entsprechend den Empfehlungen des Kontrollamtes die verantwortliche Architektengruppe einladen, auf ihre Kosten entsprechende Maßnahmen zu setzen.

Magistratsabteilung 29, Periodische Inspektion von Brücken, Stützmauern, Stiegenanlagen und Überkopfwegweisern

Das Kontrollamt unterzog die periodische Inspektion von Brücken, Stützmauern, Stiegenanlagen und Überkopfwegweisern durch die Magistratsabteilung 29 einer Prüfung. Diese führte zu folgendem Ergebnis:

1. Allgemeines

Der Magistratsabteilung 29 oblag zum Jahresende 2001 die Inspektion, Verwaltung und Erhaltung von insgesamt 865 Brücken, Stegen,

Straßentunneln, Wegunterführungen und Personendurchgängen sowie von 325 Stützmauern, 116 Lärmschutzwänden und 257 Überkopfwegweisern.

Die gegenständliche Prüfung erstreckte sich auf Inspektionsmaßnahmen an diesen Anlagen im Zeitraum von 2000 bis 2001, wobei das Kontrollamt an mehreren Brückenprüfungen der Magistratsabteilung 29 teilgenommen und eine Reihe weiterer Objekte besichtigt hatte. Darüber hinaus wurde auch in die schriftlichen Aufzeichnungen über den Inspektionsablauf sowie die Dokumentation der Bauwerkschäden Einsicht genommen.

2. Inspektionsvorschriften

2.1 Grundlage für die periodischen Inspektionen bilden die Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau – RVS 13.71 – Überwachung, Kontrolle und Prüfung von Kunstbauten (Straßenbrücken), die mit Erlass des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten vom 8. August 1995 für die Anwendung im gesamten Bereich der Bundesstraßenverwaltung verbindlich erklärt wurden und somit auch für die im Bereich der mittelbaren Bundesverwaltung agierende Magistratsabteilung 29 bindend sind. Die Vorschriften sehen eine regelmäßige Inspektion dieser Bauwerke zwecks Erhebung des Erhaltungszustandes mit dem Ziel vor, Mängel und aufgetretene Schäden rechtzeitig zu erkennen und deren zeitgerechte Behebung zu ermöglichen.

Zur Präzisierung der RVS sowie für die Vorgangsweise bei der Inspektion der im Eigentum der Stadt Wien stehenden Brücken, Überkopfwegweiser, Stützmauern, Stiegenanlagen, Lärmschutzwände u.dgl., wurde vom Leiter der Magistratsabteilung 29 zuletzt im März 1996 eine interne Dienstanweisung erlassen.

2.2 Nach dieser Dienstanweisung und den RVS ist grundsätzlich zwischen laufender Überwachung, Kontrolle und Prüfung von Bauwerken zu unterscheiden, wobei sich diese Tätigkeiten primär durch die Inspektionsintervalle und den Genauigkeitsgrad unterscheiden.

2.2.1 So dient die laufende Überwachung der Feststellung der Funktionstüchtigkeit der Brückenbauwerke, der Verkehrssicherheit der Fahrbahn und der Brückenausrüstung und der Feststellung sichtbarer Mängel und Veränderungen in Form eines Augenscheins ohne Zuhilfenahme von Geräten. Bei der laufenden Überwachung hat der Prüfwerkmeister die einzelnen Objekte innerhalb einer Periode von vier Monaten zumindest einmal zu besichtigen (zu befahren). Über diese somit mindestens dreimal jährlich stattfindenden Besichtigungen sind Protokolle anzufertigen, worin u.a. das Besichtigungsdatum und die festgestellten Mängel sowie die getroffenen Maßnahmen zu vermerken sind.

2.2.2 Sinn und Zweck von Kontrollen ist es, die Funktionstüchtigkeit aller Teile des Bauwerkes durch Begehung und genaueren Augenschein festzustellen, wozu im Allgemeinen keine besonderen Rüstungen und Geräte zum Einsatz kommen. Im diesbezüglichen Protokoll sind festgestellte Mängel, umgehend zu treffende Sicherungs- und Behebungsmaßnahmen und der Vergleich des vorgefundenen Zustandes mit dem Befund der letzten Kontrolle sowie allfällige Einschränkungen der Benützbarkeit festzuhalten. Können Mängel bzw. Schäden im Rahmen der Kontrolle nicht bewertet werden, ist eine genaue Prüfung zu veranlassen.

Kontrollen im Sinne der oben erwähnten Dienstanweisung sind in Zeitabständen von höchstens zwei Jahren durchzuführen. Sie sind

ebenfalls vom Prüfwerkmeister vorzunehmen und ersetzen die laufende Überwachung in einer Überwachungsperiode.

2.2.3 Für eine Bauwerksprüfung sind sachkundige Ingenieurinnen und Ingenieure heranzuziehen, die den Erhaltungszustand zu erheben, die statischen-konstruktiven Verhältnisse und den Einfluss von Schäden auf die Sicherheit und Dauerhaftigkeit des Bauwerkes zu beurteilen haben. Prüfungen sowie die dabei getroffenen Feststellungen und Maßnahmen sind ebenfalls genau zu dokumentieren.

Brücken sind in der Regel in Abständen von sechs Jahren zu prüfen. Bei Brücken ohne bewegliche Teile kann der Prüfzeitraum unter gewissen Voraussetzungen auf zehn Jahre ausgedehnt werden. Gemäß der erwähnten Dienststanweisung sind bei kolkgefährdeten Brückenpfeilern von Donaubrücken alle zwei Jahre, bei sonstigen Brücken alle drei Jahre Flussgrundsondierungen durchzuführen. Bei Donaubrücken sind überdies die Strompfeiler im Unterwasserbereich alle zehn Jahre mittels Tauchereinsatz zu prüfen.

Die Magistratsabteilung 29 bedient sich bei Prüfungen von Brücken bzw. bei Sonderprüfungen fallweise auch Fachfirmen, Technischer Büros oder Ziviltechniker, die auch Befunde erstellen.

2.2.4 Für Kontrollen und Prüfungen von Überkopfwegweisern, Stützmauern, Stiegenanlagen und Schallschutzwänden existieren gesonderte Regelungen, wobei hervorzuheben ist, dass Überkopfwegweiser zusätzlich nach Stürmen mit Windgeschwindigkeiten über 120 km/h und nach Unfällen bzw. einem Anprall von Fahrzeugen jedenfalls einer Inspektion zu unterziehen sind.

3. Feststellungen zur Organisation und zum Ablauf von Inspektionen

3.1 Vorgangsweise bei Brücken und Tunnelbauwerken

3.1.1 Das Kontrollamt hat im Herbst 2000 an einigen von der Magistratsabteilung 29 durchgeführten laufenden Überwachungen, Kontrollen und Prüfungen, so etwa an jener der Floridsdorfer Brücke, des Döblinger Steges über den Donaukanal und mehrerer Wienflussbrücken teilgenommen. Es gewann dabei den Eindruck, dass die Prüfingenieure und Prüfwerkmeister der Dienststelle ihren Aufgaben teils unter erschwerten Bedingungen und nicht unerheblichem körperlichen Einsatz ordnungsgemäß und fachgerecht nachkamen.

3.1.2 Über die Teilnahme an Brückenprüfungen hinaus wurden vom Kontrollamt, wie erwähnt, objektbezogene Aufzeichnungen der Magistratsabteilung 29 über weitere zahlreiche Bauwerksinspektionen eingesehen und einige Objekte ohne Beisein der Magistratsabteilung 29 besichtigt.

Die von der Magistratsabteilung 29 verwalteten Brückenobjekte werden im so genannten „Brückenverzeichnis“ katalogisiert. In diesem Verzeichnis sind die Objektnummer, der Objektname, der Straßenzug, der Verwalter und Erhalter sowie objektspezifische Daten enthalten. Ähnliche Verzeichnisse wurden für Überkopfwegweiser, Stiegenanlagen und Stützmauern angelegt. Diese wurden im Prüfzeitraum EDV-mäßig erfasst und waren daher teilweise noch unvollständig.

3.1.3 Die Magistratsabteilung 29 hat den von ihr verwalteten Brückenobjekten Zeitintervalle für die Überwachungen, Kontrollen und Prüfungen zugeordnet, über die die Prüfwerkmeister monatliche Aufzeichnungen führen. Diese dienen u.a. dem Nachweis, dass alle in einer Periode vorgesehenen Inspektionen auch tatsächlich durchgeführt werden.

3.1.4 Die Gruppe Brückenprüfung der Magistratsabteilung 29 hält die bei den laufenden Überwachungen, den Kontrollen und den Prüfungen festgestellten Mängel bzw. Schäden in „Brückenbüchern“ fest. Mängel bzw. Bauwerksschäden werden der für die Erhaltung zuständigen Gruppe der Magistratsabteilung 29 durch „Auftragsschein“ mitgeteilt, wobei auf eine allenfalls bestehende Dringlichkeit der Behebung besonders hingewiesen wird. Nach Erledigung der Arbeiten wird die Schadensbehebung mit einem Vermerk im jeweiligen Brückenbuch festgehalten. Abgesehen von den Eintragungen in den Brückenbüchern werden für die alle sechs Jahre durchgeführten Prüfungen auch gesonderte Befunde erstellt.

3.1.5 Die häufigsten in den Brückenbüchern vermerkten Mängel betreffen offene Fugen, Risse und Spurrillen im Fahrbahnbelag, schadhafte Entwässerungen, Abplatzungen, Hohlstellen und Risse in Betonteilen, Korrosionsschäden an Stahlteilen sowie Durchfeuchtungen an Betonflächen und im Bereich von Fahrbahnübergängen.

Das Kontrollamt gewann bei der Einschau in die Brückenbücher den Eindruck, dass diese im Wesentlichen ordnungsgemäß geführt und verwaltet wurden. Bei einigen Brückenbüchern fielen dennoch Verbesserungsmöglichkeiten auf:

So waren bei den durchgeführten laufenden Überwachungen, Kontrollen und Prüfungen, die sich über einen längeren, zum Teil sogar mehrere Monate dauernden Zeitraum erstreckten, lediglich deren Beginn und Ende eingetragen. Als Beispiele hiefür wurden die Prüfung der Hüttelbergbrücke vom 14. Februar bis zum 14. Juni 2000 sowie die Prüfung der Floridsdorfer Brücke vom 22. April bis zum 17. September 1996 herausgegriffen. Eine detaillierte Angabe darüber, welche Prüfungshandlungen an welchem Tag gesetzt worden waren, fehlte in diesen Aufzeichnungen.

Das Kontrollamt vertrat hiezu die Auffassung, dass aus Gründen der Nachvollziehbarkeit nicht nur Beginn und Ende des mitunter monatelangen Inspektionszeitraumes, sondern auch das Datum und die Art der tatsächlichen Prüfungshandlung festgehalten werden sollten. Ferner war für das Kontrollamt, was das Beispiel der Hüttelbergbrücke betraf, die Länge der Prüfung von vier Monaten nicht nachvollziehbar, zumal es sich um ein relativ kleines Objekt einfacher Bauart handelte.

In einigen Brückenbüchern stellte das Kontrollamt fest, dass auch der Beginn und das Ende der Überwachungen, Kontrollen oder Prüfungen nicht eingetragen waren. Fallweise fehlte die Eintragung des Prüfergebnisses und der Mängelbehebung.

3.1.6 Ferner fiel auf, dass z.B. bei den 13 Brückenobjekten mit den Bezeichnungen B 229801 bis B 229808 und B 2223 bis B 2227, die in unmittelbarer Nähe zueinander liegen, die Termine für die Befahrung, die Kontrolle und die Prüfung nicht aufeinander abgestimmt waren. Für die Inspektion dieser Objekte wurden bis zu neun verschiedene Termine in einer Periode wahrgenommen, wobei anzumerken war, dass es sich hiebei um kleine Objekte einfachster Bauart, wie Güterwegbrücken, Stege, Aussichtsplattformen, Durchlässe etc., handelte. Wie bei der Teilnahme des Kontrollamtes an Befahrungen und Kontrollen deutlich wurde, nehmen diese Prüfungshandlungen nur einen geringen Zeitaufwand in Anspruch. Ähnliche Feststellungen wurden seitens des Kontrollamtes auch bei den Inspektionsterminen für Stiegenanlagen, Stützmauern sowie Überkopfwegweisern etc., getroffen.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 29:
Die Dokumentation der Prüftätigkeit wird in den Brückenbüchern entsprechend ergänzt werden.

Das Kontrollamt empfahl daher, die Terminplanung für die periodischen Inspektionen zu optimieren, um Wegzeiten zu sparen.

3.2 Vorgangsweise bei Überkopfwegweisern

Das Kontrollamt hat in die verschiedenen Unterlagen und Aufzeichnungen (Verzeichnisse, Karteikarten) der Kontrollen und Prüfungen von Überkopfwegweisern stichprobenweise Einsicht genommen und stieß dabei auf unterschiedliche Angaben von Durchfahrtshöhen einzelner Überkopfwegweiser mit Differenzen bis zu 50 cm.

In diesem Zusammenhang war auf die möglichen Folgen einer fehlerhaften Auszeichnung von Durchfahrtshöhen hinzuweisen. Die Magistratsabteilung 29 erklärte die unterschiedlichen Höhenangaben damit, dass die Durchfahrtshöhen durch verschiedene Einflüsse, wie etwa die Erneuerung des Fahrbahnbelages, Änderungen unterworfen seien. Es werde nun aber hierfür eine neue Datenbank eingerichtet, wobei die Durchfahrtshöhen korrigiert und auf den Letztstand gebracht werden würden.

4. Wahrnehmungen bei einzelnen Objekten

4.1 Wien 2, Donaustadtbrücke

Die Donaustadtbrücke wurde als Stahl-Schrägseilbrücke mit einem 85 m hohen Stahlpylon errichtet, dessen Kopf der Verankerung der Seile und der Brückenbeleuchtung dient. Die erste Prüfung der Brücke fand im Jahre 1999 statt. Durch die Begehbarkeit des Pylones und dessen Kopfes konnten die Innenseiten sowie die Verankerungen der Seile begutachtet werden. Die direkte visuelle Prüfung der Außenflächen war allerdings auch mit dem größten der Magistratsabteilung 29 zur Verfügung stehenden Brückenbesichtigungsgerät nur bis zu einer Höhe von rd. 50 m möglich. Hiezu war seitens des Kontrollamtes zu bemerken, dass es sich bei Seilen und deren Verankerungen um sensible Brückenelemente handelt, die wichtige Tragfunktionen zu erfüllen haben. Das Kontrollamt erachtete die obgenannte Vorgangsweise zwar bei den jährlichen Kontrollen für ausreichend, es empfahl jedoch, anlässlich der alle sechs Jahre stattfindenden Prüfungen sich eines Gerätes zu bedienen, das die vollständige Begutachtung der Außenflächen ermöglicht.

Mit dem Ausbau der Brücke für die Verlängerung der U-Bahnlinie 2 wird eine Befahrung der Brücke mit derartigen Brückenbesichtigungsgeräten nicht mehr möglich sein. Es wurde daher empfohlen, umgehend die nötigen Schritte in die Wege zu leiten, um Voraussetzungen zu schaffen, dass sämtliche Konstruktionsteile der Donaustadtbrücke in die nächsten Hauptprüfungen einbezogen werden können.

In diesem Zusammenhang war zu bemängeln, dass nicht bereits beim Bau der relativ neuen Brücke im Jahre 1996 entsprechende bauliche Vorkehrungen für die vorschriftsgemäßen periodischen Inspektionen getroffen wurden.

4.2 Wien 14, Hüttelbergbrücke

Im Rahmen der Prüfung der Hüttelbergbrücke im Verlauf der Hüttelbergstraße im 14. Bezirk, an der das Kontrollamt teilgenommen hatte, präsentierte sich der Anstrich des in der Verwaltung der Magistratsabteilung 29 stehenden Brückengeländers zwar nicht in einem tadellosen, allerdings doch gepflegten Zustand, während die unmittelbar daran anschließenden Geländer, deren Verwaltung teils der Magistratsabteilung 28 und teils der Magistratsabteilung 45 obliegt, auf Grund zahlrei-

Die Terminplanung bei periodischen Inspektionen wird in der Magistratsabteilung 29 ständig optimiert.

Die Messmethode bei der Ermittlung der Durchfahrtshöhen wurde bereits standardisiert. Die geringste Höhe wird in die Datenbank eingetragen.

Die externen Präventivdienste (Bedienstetenschutz) wurden bereits beauftragt, alle Möglichkeiten zu prüfen, um visuelle Kontrollen der Donaustadtbrücke im Bereich des Pylonenkopfes von außen mit speziellen Kletterausrüstungen durchführen zu können.

cher Korrosionsschäden einen eher desolaten Zustand vermittelten. Die Ursache dieses optischen Nachteils lag darin, dass die Magistratsabteilung 29 den Anstrich des Brückengeländers nur bis zur Grenze ihres Verwaltungsbereiches erneuern ließ, wobei u.a. die nur 22/40 cm großen Abdeckbleche der Bewegungsfugen oder einzelne Geländerfelder nur zur Hälfte beschichtet wurden und aus dem gleichen Grund ein benachbartes Geländerfeld unbehandelt blieb, obwohl es nur 3 m lang war.

Im Interesse eines einheitlichen Erscheinungsbildes baulicher Anlagen regte das Kontrollamt an, in ähnlichen Fällen die Instandsetzungsmaßnahmen künftig mit allen betroffenen Dienststellen zu koordinieren.

4.3 Wien 18, Dürwaringbrücke

An der im Verlauf der Bastiengasse über die Scheibenbergstraße führenden Dürwaringbrücke sind Stiegenanlagen angeordnet, die beide Gassen miteinander verbinden. Bei der stadtauswärts gelegenen Stiegenanlage fiel auf, dass der außerhalb des Brückengeländers befindliche, etwa 30 cm breite Randstreifen ungehindert zugänglich war, wodurch insbesondere für Kinder Absturzgefahr auf die bis zu 2,30 m darunter befindliche Stiegenanlage bestand.

Das Kontrollamt hielt es für ratsam, den Gefahrenbereich durch ein entsprechendes Geländer abzusichern.

4.4 Wien 19, Döblinger Steg und Rampensteg

4.4.1 Der im Jahre 1947 wiedererrichtete Döblinger Steg bildet mit dem daran unmittelbar anschließenden, Anfang der Siebzigerjahre erbauten Rampensteg ein zusammenhängendes Brückenbauwerk, auf dem Fußgänger und Radfahrer von der Rampengasse im 19. Bezirk über die Trasse der U-Bahn, die Heiligenstädter Lände und den Donaukanal bis in den 20. Bezirk gelangen können. Im Brückenverzeichnis der Magistratsabteilung 29 war das Gesamtbauwerk in sechs einzelne Objekte gegliedert, für die auch eigene Brückenbücher geführt wurden, u.zw. für den „Döblinger Steg“, den „Rampensteg“, die „Verlängerung des Döblinger Steges rechtes Ufer“, die darunter befindliche „Kammer“, die „Verlängerung des Döblinger Steges linkes Ufer“ und die „Kammer unter der B 227 linkes Ufer“. Aus den zugehörigen Brückenbüchern war zu ersehen, dass die Objekte, obwohl sie unmittelbar aneinander grenzen und eine funktionale Einheit bilden, zu unterschiedlichen Terminen befahren, kontrolliert oder geprüft wurden.

So fand z.B. eine Befahrung der beiden am linken Ufer situierten Objekte am 7. Februar 2000 statt. Der Rampensteg, der verlängerte Döblinger Steg (rechtes Ufer) und die darunter befindliche Kammer wurden am 10. Februar 2000 befahren. Die Befahrung des Döblinger Steges selbst war mit 28. Februar 2000 eingetragen.

Am 7. Juni 2000 wurden zwar an fünf der sechs Objekte Prüfungshandlungen vorgenommen, wobei allerdings am verlängerten Döblinger Steg (linkes Ufer) eine Kontrolle durchgeführt, am Rampensteg eine Prüfung begonnen wurde und die übrigen drei Objekte nur befahren wurden. Die Befahrung des Döblinger Steges erfolgte erst am 11. Juli 2000.

Das Kontrollamt empfahl im Sinne einer übersichtlicheren und effizienteren Bauwerksüberwachung, die Termine für die Befahrungen, Kontrollen und Prüfungen aller sechs Baulichkeiten besser aufeinander abzustimmen. Aus Gründen der Vereinfachung der Evidenzhaltung der Inspektionstermine hielt das Kontrollamt eine Abstimmung der Inspek-

Die Magistratsabteilung 29 wird der Empfehlung des Kontrollamtes nachkommen.

Die Magistratsabteilung 29 wird in Abstimmung mit dem Denkmalschutz ein Geländer anbringen.

Die Terminfestlegung bei den Inspektionen wird einer Prüfung unterzogen werden.

tionsmaßnahmen auch bei den übrigen in mehreren Abschnitten gegliederten Bauwerke für ratsam.

4.4.2 Da der Döblinger Steg über den Donaukanal mangels einer Zufahrtsmöglichkeit von einem Brückenbesichtigungsgerät nicht befahren werden kann, sind die Prüfungen und Kontrollen des reich gegliederten Stahlfachwerkes durch die Magistratsabteilung 29 nur mit dem aufwändigen Einsatz von Leitern zu bewerkstelligen, die im Regelfall vom Bezirkskontrahenten beigestellt werden.

Im Rahmen einer 1995 bis 1997 durchgeführten Gesamtinstandsetzung des Döblinger Steges wurde auf der Seite des 20. Bezirkes wohl eine behindertengerechte Rampe hergestellt, die auch Fußgängern und Radfahrern dient; in diesem Zusammenhang war jedoch festzuhalten, dass diese Rampe zwar 3 m breit ausgeführt, allerdings so unvorteilhaft mit einer engen Kurve und Baumpflanzungen angelegt wurde, dass eine Befahrung mit einem Brückenbesichtigungsgerät auch über diese Rampe nicht möglich ist.

Es wurde daher empfohlen, bei Umbauten oder Instandsetzungen von Brückenobjekten den Erfordernissen einer effizienten Bauwerksüberwachung erhöhte Beachtung zu schenken.

4.5 Wien 19, Nußdorfer Steg

Um spätere Mängelfeststellungen bei den periodischen Überwachungen hintanzuhalten, begutachtet die Gruppe Bauwerksinspektion Neubauten oder Instandsetzungsmaßnahmen an Brückenbauwerken in der Regel vor deren Übernahme, die von den Referenten des Fachbereiches 1 – Brückenbau und Straßentunnel abgewickelt wird. Im gegenständlichen Fall war offensichtlich keine ausreichende Begutachtung erfolgt, da das Kontrollamt nach der am 5. Juni 2000 abgehaltenen Übernahmeverhandlung mehrere Mängel vorgefunden hatte, die im Übernahmeprotokoll nicht vermerkt waren. So war in Teilbereichen das Rampengeländer zu niedrig ausgeführt. Außerdem war eine Zugstange des Fachwerkes deutlich verbogen, einige weitere wiesen offenkundig eine zu geringe Spannung auf. Auf Empfehlung des Kontrollamtes veranlasste die Magistratsabteilung 29 unverzüglich die Behebung der Mängel.

Der Dienststelle wurde empfohlen, bei der Wahrnehmung der Obliegenheiten der örtlichen Bauaufsicht künftig vermehrte Sorgfalt walten zu lassen.

Die Magistratsabteilung 29 wird der Empfehlung des Kontrollamtes nachkommen.

4.6 Wien 22, Radwegunterführung Kagraner Brücke

Bei der Begehung dieses Objektes fiel auf, dass mehrere Nägel des Geländers einen Überstand hatten und dadurch eine Verletzungsgefahr insbesondere für Radfahrer darstellten. Der Bootsabweiser – eine Konstruktion aus Winkeleisen und Brettern, der den Steg vor Beschädigungen durch Boote schützen soll – war nicht fachgerecht befestigt. Eine Einschau in das Brückenbuch zeigte diesbezüglich keine Eintragungen.

4.7 Wien 22, Gänsehäufelbrücke

Bei der Besichtigung der Gänsehäufelbrücke fiel auf, dass im Bereich des linksufrigen Widerlagers auf den die Böschungen begrenzenden Flügelmauern kein Geländer vorhanden war und daher Absturzgefahr bestand.

Insbesondere im Hinblick auf die Nähe des Strandbades Gänsehäufel und die damit verbundene hohe Fußgängerfrequenz regte das Kontrollamt an, eine entsprechende Absturzsicherung anzubringen.

Die Magistratsabteilung 29 wird mit der Magistratsabteilung 44 bezüglich eines zusätzlichen Geländers Kontakt aufnehmen.

5. Vandalismusschäden

Im Zuge der Begehungen wurde vom Kontrollamt festgestellt, dass auf einer Vielzahl von Brücken und Stützmauern von Unbekannten so genannte „Graffiti“ angebracht wurden, die nachteiligen Einfluss auf das örtliche Stadtbild nahmen. Dies war z.B. am Aignersteg, an der Floridsdorfer Brücke, am Fußgängersteg der Reichsbrücke, an der Kagraner Brücke, an der Seyringer Brücke, an der Nordwestbahn Brücke, am Rampensteg und an der Strudelhofstiege der Fall.

Entgegen der Vorgangsweise etwa der WIENER LINIEN oder der Österreichischen Bundesbahnen, die derartige Sachbeschädigungen zur Anzeige bringen und die Graffiti entfernen lassen, ignorierte die Magistratsabteilung 29 diese Beeinträchtigungen weitgehend und ließ sie – wie sie dazu erklärte – nur im Falle eines politischen Hintergrundes umgehend entfernen. Reinigungsaktionen wurden nur fallweise und nach Auffassung des Kontrollamtes ohne Systematik durchgeführt. Insbesondere fiel im Rahmen der Brückenprüfungen jedoch auf, dass die Prüfwerkmeister bei ihren Prüfungshandlungen Graffiti auch dann gänzlich außer Acht ließen und nicht dokumentierten, wenn sie mit Zeichen und Parolen mit rassistischem oder politischem Inhalt verbunden waren.

Besonders wies das Kontrollamt in diesem Zusammenhang auch auf Graffiti an historischen bzw. unter Denkmalschutz stehenden Bauwerken hin, etwa an dem noch erhaltenen Teil der ehemaligen Stadtmauer (Wien 1, Mülkerbastei) sowie an der Hohen Brücke im 1. Bezirk und an der Dürwaringbrücke im 18. Bezirk.

An einigen Brücken konnten Vandalismusschäden auch in Form mutwilliger Zerstörungen von Beleuchtungskörpern, Abdeckkappen und Brückenausrüstungsgegenständen sowie herausgerissener Leitungen festgestellt werden. Auch in diesen Fällen nahm die Magistratsabteilung 29 von polizeilichen Anzeigen Abstand.

Wenngleich dies mit einem erhöhten Verwaltungsaufwand verbunden sein mag, so empfahl das Kontrollamt dennoch, künftig Graffiti in kürzerer Frist als bisher beseitigen zu lassen und Überlegungen anzustellen, wie potenzielle Täter abgehalten werden könnten, ihre Botschaften in dieser Form an die Öffentlichkeit zu bringen.

Die Magistratsabteilung 29 wird sich bemühen, den Empfehlungen des Kontrollamtes zu folgen. Für eine systematische und flächendeckende Erfassung und Verfolgung von „Graffiti“ reichen die Personalressourcen jedoch nicht aus. Die systematische sofortige Entfernung ist ein Kostenproblem, das einer eigenen budgetären Vorsorge bedarf und das daher mit dem zuständigen amtsführenden Stadtrat besprochen werden muss bzw. stellt dies ein klassisches Ziel dar, das in einem (langfristigen) Kontrakt Eingang finden müsste.

6. Bedienstetenschutz

Die Gruppe Brückenprüfung ist in einem im Eigentum der Stadt Wien befindlichen Objekt in Wien 19, Grinzinger Straße 151a, untergebracht. Die dort vorhandenen Gebäude sind auf einem von der Magistratsabteilung 48 als Mistplatz verwendeten Areal situiert, werden aber von der Magistratsabteilung 29 verwaltet. Neben Büros und Personalräumen der Prüfwerkmeister dienen die Räumlichkeiten auch als Aufbewahrungsort für zahlreiche Aufzeichnungen – wie etwa der Brückenbücher – und für Werkzeuge und Geräte.

Der Baubestand gliedert sich in ein ebenerdiges Bauwerk aus keramischen Ziegeln mit einem daran anschließenden Lagergebäude und ein ebenerdiges, in Holzbauweise errichtetes Gebäude. Für letzteres Ge-

bäude wurde im Jahre 1976 eine Baubewilligung erwirkt, für das zweite Objekt lag zwar keine Baubewilligung vor, im Jahre 1980 wurde dieses aber von der Baubehörde als Bestand nach § 70 BO angenommen.

Die Lagerräumlichkeiten werden auch als Umkleideräume oder Garage genützt. Die für die Brückenprüfungen benötigten Geräte werden in den Büroräumlichkeiten, in einem Verbindungsgang und im Lager aufbewahrt. Die Verwahrung der teils wertvollen Brückenprüfungsgeräte erachtete das Kontrollamt nicht zu letzt deshalb als verbesserungswürdig, als kein ausreichender Einbruchschutz gegeben war.

Alle Baulichkeiten vermitteln den Eindruck eines Provisoriums, entsprechen nicht den heutigen Anforderungen des Wärme- und Schallschutzes und bieten auch ungenügende sanitäre Einrichtungen.

Wie dem Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument der Erst-Evaluierung vom 22. September 2000 gem. dem Wiener Bedienstetenschutzgesetz 1998 für die in Rede stehende Arbeitsstätte der Magistratsabteilung 29 u.a. zu entnehmen war, fehlten Brandschutztüren, waren Fluchtwege und Notausgänge nicht gekennzeichnet und war die Beleuchtung ungenügend.

Aus den angeführten Gründen erachtete das Kontrollamt mittelfristig einen Neubau des Einsatzzentrums Grinzing für sinnvoll, wobei der derzeitige Standort als durchaus zweckmäßig anzusehen wäre.

Bei der erwähnten Erst-Evaluierung wurde im Falle von Begehungen der Kollektoren und Tunnels im Zuge der A22 eine Vergiftungsgefahr der Mitarbeiter der Magistratsabteilung 29 durch Autoabgase festgestellt. Als durchzuführende Maßnahmen wurden Abgasmessungen und je nach deren Ergebnis die Bereitstellung von Sauerstoff- oder Atemschutzgeräten vorgeschrieben. Wie die Dienststelle hiezu mitteilte, wurden noch keine entsprechenden Geräte angeschafft, derzeit würden dem Personal entsprechende Pausen gewährt. Das Kontrollamt empfahl, die bedungenen Maßnahmen ehestens zu treffen.

Die Magistratsabteilung 29 wird den Empfehlungen des Kontrollamtes folgen. Zu den Arbeitsbedingungen in Tunnels wurden die externen Präventivdienste mit der Ausarbeitung konkreter Lösungsvorschläge beauftragt.

Magistratsabteilung 29, Reichsbrücke; sicherheitstechnische Prüfung hinsichtlich der Benutzung durch Fußgänger und Radfahrer

Das Kontrollamt hat die Gestaltung der Brückengeländer und die Gegebenheiten auf den Fuß- und Radwegen der Reichsbrücke einer sicherheitstechnischen Prüfung unterzogen und kam zu folgendem Ergebnis:

1. Brückenkonzept

Die Tragwerke der 1980 eröffneten („neuen“) Reichsbrücke bestehen aus einem über die gesamte Brückenlänge geführten zweizelligen Spannbeton-Kastenträger und sind funktionell zweigeschossig aufgebaut, wobei das rd. 26 m breite Oberdeck dem Fahrzeugverkehr dient. Die U-Bahn verkehrt in den darunter befindlichen Hohlkästen, an welchen seitlich auskragende Plattenstreifen für die Geh- und Radwege angeordnet sind.

Wie einer Publikation des planenden Architekten zu entnehmen ist, war für die Wahl des Brückenquerschnittes ausschlaggebend, eine kla-