

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-

re Trennung aller Funktionen der Brücke zu gewährleisten. Mit der konsequenten Trennung des Fahrzeugverkehrs von den Verkehrswegen für Fußgänger und Radfahrer sollten optimale Bedingungen für alle Benutzer geschaffen werden.

Das beschriebene Brückenkonzept hatte zur Folge, dass die Brückengeländer nicht einheitlich ausgebildet, sondern der unterschiedlichen Nutzung von Ober- und Unterdeck angepasst wurden. So gelangte in jenen Bereichen, die den Fußgängern und Radfahrern zugewiesen sind, ein 1,20 m hohes Sprossengeländer mit einem lichten Abstand der senkrechten Stäbe von 12,5 cm zur Ausführung. Das ausschließlich zur Benützung durch Fahrzeuge vorgesehene Oberdeck wurde mit einer 90 cm hohen Geländerkonstruktion gesichert.

Diese auch einen Bestandteil der Brückenarchitektur bildende Geländerkonstruktion besteht aus einem rd. 30 cm hohen Sockel aus Betonfertigteilen und darauf montierten, rd. 4 m langen und rd. 60 cm hohen Geländerelementen aus Aluminiumrohren mit einem Durchmesser von 11 cm. Der Raum zwischen den einzelnen an den Enden abgerundeten Geländerelementen ist wohl mit einem kurzen Formrohr verbunden, doch beträgt in diesem Bereich die Gesamthöhe der Konstruktion nur rd. 70 cm. Die lichten Öffnungen der Geländerelemente sind 1,70 bis 1,90 m breit und 46 cm hoch.

Diese Ausbildung des Geländers findet sich auch auf den beiden Auffahrtsrampen, über die das Oberdeck der Reichsbrücke von der Donauinsel aus erreichbar ist. Im Unterschied zu den Auffahrtsrampen verfügt das ursprünglich ausschließlich dem Fahrzeugverkehr vorbehaltene Oberdeck auch über eine von der Geländerkonstruktion getrennte Leitschienenkonstruktion.

*Stellungnahme der Magistratsabteilung 29:*  
Bei der Errichtung der Reichsbrücke vor mehr als 20 Jahren wurden sämtliche damals gültigen Vorschriften für Bundesbrückenobjekte eingehalten.

## *2. Die Geländerkonstruktionen betreffende Feststellungen*

2.1 Im Jahre 1997 wurden auf Wunsch der Bezirksvorstehung für den 22. Bezirk von den Verkehrsbetrieben der Wiener Stadtwerke – (nunmehr WIENER LINIEN GmbH & Co KG) auf beiden Richtungsfahrbahnen im Bereich der Einmündungen der von der Donauinsel zum Oberdeck führenden Auffahrtsrampen Haltestellen für die Nachtautobuslinien N 25 und N 26, die jeweils von April bis Oktober als Bedarfshaltestellen vorgesehen waren, eingerichtet. Damit wurde die Möglichkeit geschaffen, insbesondere nach Veranstaltungen auf der Donauinsel auch außerhalb der U-Bahnbetriebszeiten öffentliche Verkehrsmittel zu benützen.

Nach Ansicht des Kontrollamtes wurde mit der Einrichtung der genannten Haltestellen das eingangs beschriebene Brückenkonzept insofern durchbrochen, als nunmehr auf das ursprünglich nur dem Fahrzeugverkehr zugewiesenen Oberdeck der Brücke zwangsläufig auch Fußgänger gelangten. Um die Haltestellen zu erreichen, mussten diese mangels anderer Möglichkeiten die beiden von der Donauinsel zum Oberdeck führenden Auffahrtsrampen, die für den öffentlichen Fußgängerverkehr jedoch ebenfalls nicht vorgesehen waren und daher auch nicht mit den entsprechenden Sicherheitseinrichtungen ausgestattet waren, benützen.

Wie die Prüfung des Kontrollamtes ergab, wurden die gegenständlichen Bushaltestellen gemäß der 1. Durchführungsverordnung zum Kraftfahrliniengesetz 1952, BGBl.Nr. 206/54 idGF, mit Bescheid der Magistratsabteilung 65 vom 27. Juni 1997 festgesetzt, dies jedoch ohne Vorschreibung der für die geänderten Benützungsverhältnisse erforderlichen Sicherheitsauflagen. Aus dem Protokoll der diesbezüglichen

Ortsverhandlung ging zwar hervor, dass u.a. auch ein Vertreter der Magistratsabteilung 29 teilnahm, eine Erörterung allfälliger Gefährdungen von Fußgängern und daraus resultierender Sicherheitsmaßnahmen war aus den Unterlagen jedoch nicht ersichtlich.

Die Magistratsabteilung 29, die sich zur Finanzierung und Durchführung der erforderlichen baulichen Maßnahmen bereit erklärt hatte, ließ an jeweils einer Ecke der Einmündung der Auffahrtsrampen in die Richtungsfahrbahn der Reichsbrücke die Brückenrandstreifen durch kleine Betonpodeste verbreitern, um Flächen für die Wartebereiche zu schaffen. Sie unterließ es jedoch, die nunmehr auch dem öffentlichen Fußgängerverkehr offen stehenden Haltestellenbereiche sowie die als Zugangswege fungierenden Auffahrtsrampen mit solchen Geländerkonstruktionen auszustatten, wie sie die Bestimmungen der Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) für Straßenbrücken mit öffentlichem Fußgängerverkehr ausdrücklich vorschreiben. Nach dieser Regelung wären die Geländer zumindest 1 m hoch herzustellen und mit senkrechten Sprossen mit einem maximalen Abstand von 13 cm auszustatten gewesen, wie sie auch bei den übrigen Fuß- und Radwegen der Reichsbrücke ausgeführt wurden.

Eine besondere Gefährdung war dadurch gegeben, dass im Bereich der beiden Haltestellen – bedingt durch die an dieser Stelle angeordneten Dehnungsfugen – das Geländer als auch der Betonsockel auf eine Länge von rd. 40 cm völlig unterbrochen und diese Gefahrenstelle lediglich durch eine feingliedrige Kette in rd. 70 cm Höhe gesichert war.

Der Magistratsabteilung 29 wurde empfohlen, in sämtlichen dem Fußgängerverkehr offen stehenden Brückenbereichen vorschriftenkonforme Absturzsicherungen herzustellen. Dies vor allem deshalb, weil die Haltestellen etwa 10 m über dem Geländeniveau liegen und auch eine gewisse „Ausgelassenheit“ der überwiegend jugendlichen Busfahrgäste nach Veranstaltungen eine weitere Erhöhung des Risikos zu bewirken geeignet ist.

Die Magistratsabteilung 29 kam dieser Empfehlung in der Weise nach, als sie im Bereich beider Bushaltestellen als Sofortmaßnahme einen Handlauf von jeweils rd. 12 m Länge anbringen ließ und damit eine Geländerhöhe von 1,10 m herstellte.

Dazu war jedoch zu bemerken, dass diese Maßnahme allein nicht geeignet war, eine den Bestimmungen der RVS entsprechende Geländerausführung herbeizuführen, zumal sich die Herstellung der Handläufe auf die Haltestellenbereiche beschränkte und die ebenfalls der Absturzsicherung dienende Sprossenfüllung der Geländer weiterhin fehlte.

Seitens der Magistratsabteilung 29 wurde dazu erklärt, dass auf Grund des überaus schlechten Erhaltungszustandes der Brückenausrüstung – d.h. insbesondere die Betonfertigteile, die der Verankerung der beschriebenen Brückengeländer dienen – eine Generalsanierung der Reichsbrücke unumgänglich wäre. Die Magistratsabteilung 29 führte ferner aus, bei der konkreten Planung einerseits eine Anpassung sämtlicher nur 90 cm hoher Brückengeländer an die gültigen Vorschriften durchführen und andererseits gemäß den Vorgaben einer im Entwurfsstadium befindlichen RVS an Stelle der Leitschienen moderne Leitwände aus Stahl mit einer Konstruktionshöhe von 1,10 m vorsehen zu wollen.

Das Kontrollamt hielt es im Interesse der Herbeiführung eines sicherheitsmäßig gebotenen Zustandes für erforderlich, den Zeitraum bis zur tatsächlichen Inangriffnahme der angekündigten Sanierungsarbeiten

*Stellungnahme der Magistratsabteilung 29*  
Die angeführten Bushaltestellen wurden mit Bescheid der Magistratsabteilung 65 verord-

durch die Herstellung entsprechender Provisorien zu überbrücken oder die in Rede stehenden Bereiche für den öffentlichen Fußgängerverkehr zu sperren.

2.2 Die Magistratsabteilung 65 nahm das Ergebnis der Prüfung des Kontrollamtes zum Anlass, am 30. März 2001 eine kommissionelle Verhandlung abzuhalten. Im Verlauf des Ortsaugenscheines verkündete der Verhandlungsleiter die Auflassung der gegenständlichen Haltestellen.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG nahm die Auflassung zur Kenntnis und beantragte auf Wunsch der Bezirksvorstehung für den 22. Bezirk die neuerliche Errichtung einer Haltestelle „Reichsbrücke“ in beiden Fahrrichtungen, um die nächtlichen Besucher der Donauinsel, insbesondere der „Copa Cagrana“, wieder bedienen zu können.

Die Magistratsabteilung 65 sagte zu, im Laufe des Ermittlungsverfahrens genaue schriftliche Stellungnahmen der für die Sicherheit und technische Ausführung zuständigen Abteilungen sowie der Polizei (Verkehrsamt) einzuholen. Mit einer Realisierung dieses neuen Projektes wäre kurzfristig jedoch nicht zu rechnen.

Auf Grund des dargelegten Sachverhaltes wurde der Magistratsabteilung 65 empfohlen, bei derartigen Genehmigungsverfahren den Belangen der Sicherheit künftig erhöhtes Augenmerk zu schenken.

2.3 Eine Anpassung der Brückengeländer des Oberdeckes der Reichsbrücke und der Rampen zur Donauinsel erschien auch insofern von Bedeutung, als die Fahrbahnen der Reichsbrücke auch als Ort für Großveranstaltungen genützt werden, an welchen tausende Personen teilnehmen, wobei vom Kontrollamt auf die sog. „Love-Parade“, die im Juli 2000 stattfand und an der nach Medienberichten etwa 50.000 Menschen teilnahmen und auch auf den Vienna City Marathon hingewiesen wurde.

Im Rahmen der Genehmigung der erstgenannten Veranstaltung durch die Bundespolizeidirektion Wien wurde auch die Magistratsabteilung 29 in Bezug auf eine Gefährdung der körperlichen Sicherheit um Stellungnahme ersucht. Wie aus den eingesehenen Unterlagen zu entnehmen war, ging diese zwar auf die Tragfähigkeit des Bauwerkes ein, die Sicherheitsproblematik der Geländerkonstruktion wurde jedoch nicht erörtert.

Im Hinblick auf die vorstehenden Feststellungen des Kontrollamtes wurde der Magistratsabteilung 29 empfohlen, den in der RVS verankerten Sicherheitsvorschriften erhöhte Bedeutung beizumessen. Angeregt wurde ferner, bis zu der in Aussicht gestellten Adaptierung der Geländer im Rahmen der Generalsanierung für Veranstaltungen, Demonstrationen u. dgl., von den Veranstaltern geeignete Sicherheitsmaßnahmen zu verlangen.

net. Die Anordnung einer zusätzlichen Kette bzw. eine Geländererhöhung durch Handlauf im unmittelbaren Haltestellenbereich wurde vom Amt der Wiener Landesregierung – Magistratsabteilung 29 im Kulanzwege aus Bundesmitteln durchgeführt. Eine weiter gehende Anpassung an die geänderte Nutzung (z.B. Geländerauswechslung bei den Rampenbauwerken) wurde im Rahmen der Haltestellenverhandlungen nicht verlangt und wäre auch dem Bund aus Kostengründen nicht zumutbar gewesen.

*Stellungnahme der Magistratsabteilung 65:*  
Der Bericht des Kontrollamtes und die zum Ausdruck gebrachte Empfehlung wird zur Kenntnis genommen.

*Stellungnahme der Magistratsabteilung 29:*  
Im Rahmen der vorgesehenen Brückeninstandsetzung wird auch das Geländer am Oberdeck mit 1 m Höhe ausgeführt werden. Für Bedienungswege auf Brücken sind solche Holmgeländer mit einer Höhe von 1 m auch nach dem heutigen Stand der Technik und Vorschriften Standard.

Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass die angeführten Geländer bei der Errichtung der Brücke völlig vorschriftenkonform waren.

Bei Ausbildung von modernen Stahlleitwand-systemen ist auch bei Veranstaltungen ein so bequemes Übersteigen wie bei den derzeitigen Leitschienen nicht mehr möglich.

Bei künftigen Veranstaltungen werden erhöhte Sicherheitsmaßnahmen verlangt werden – es wurde z.B. für den Marathonlauf eine polizeiliche Überwachung verlangt, die eine Benützung der Bedienungstreifen der Brücke verhindern sollte.

Die Magistratsabteilung 29 ist sich der Bedeutung der Sicherheit der Reichsbrücke auch als multifunktionale Veranstaltungsstätte bewusst und wird dies bei der zukünftigen Instandsetzung berücksichtigen.

### *3. Die Führung der Geh- und Radwege betreffende Feststellungen*

Die beidseitig der Brücke geführten Geh- und Radwege befinden sich auf dem rund 3,40 m auskragenden Teil des Unterdecks. Die geländerseitigen Gehwege und die wandseitigen Radwege sind durch eine Sperrlinie getrennt und durch Bodenmarkierungen (Radweg/Gehweg) als solche gekennzeichnet.

Im Jahre 2000 errichtete die WIENER LINIEN GmbH & Co KG Ausgänge von der U-Bahnstation „Donauinsel“ zu den parallel verlaufenden Geh- und Radwegen des Unterdecks. Um den Niveauunterschied zwischen den U-Bahnperrenons und den beidseitigen, rd. 40 cm tiefer liegenden Geh- und Radwegen zu überbrücken, wurden mit einem Geländer versehene Rampen von rd. 1,40 m Breite in behindertengerechter Ausführung hergestellt.

In der Folge war es notwendig, im Ausgangsbereich der U-Bahnstation die wandseitig verlaufenden Radwege an den Rampen vorbei nach außen zu verschwenken. Da der durch die Rampenausbildung auf rd. 2 m eingeengte Streifen der Geh- und Radwege für eine gemeinsame Führung dieser Wege nicht mehr ausreichte, wurde dieser Streifen mittels Bodenmarkierungen ausschließlich den Radfahrern zugewiesen. Dieser Umstand hatte zur Folge, dass der Gehweg nach innen verschwenkt und über die neuen Rampen geführt werden muss, wobei er an den Rampenenden den Radweg kreuzt.

Diese Gefahrenstellen wurden durch die Anbringung einer Leiteinrichtung am Rampengeländer (gelbschwarze Baken) für Radfahrer zwar deutlich sichtbar gemacht; nach Auffassung des Kontrollamtes war diese Regelung dennoch mit einem erhöhten Unfallrisiko verbunden.

Es erging daher an die Magistratsabteilung 29 die Empfehlung, im Rahmen der anstehenden Generalsanierung der Reichsbrücke auf eine für alle Brückenbenützer gleichermaßen zufrieden stellende Lösung dieser Situation hinzuwirken. Wenngleich im Falle der Beibehaltung einer wandseitigen Führung des Radweges eine Querung des Gehweges im Ausgangsbereich der U-Bahnstation unvermeidlich scheint, wurde in diesem Zusammenhang doch empfohlen, auch eine Verbreiterung der auskragenden Plattenstreifen für die Geh- und Radwege in Erwägung zu ziehen.

*Stellungnahme der Magistratsabteilung 29:*  
Das Amt der Wiener Landesregierung – Magistratsabteilung 29 arbeitet im Rahmen der Projektierung der vorgesehenen Generalinstandsetzung darauf hin, die gesamten Rad- und Gehwege der Reichsbrücke abzutragen und in erhöhter Breite neu herzustellen. Diesbezüglich sollte die unterstützende Empfehlung des Kontrollamtes sehr hilfreich wirken.