TO 27

KONTROLLAMT DER STADT WIEN
Rathausstraße 9
A-1082 Wien

Tel.: 01 4000 82829 Fax: 01 4000 99 82810
e-mail: post@kontrollamt.wien.gv.at
www.kontrollamt.wien.at
DVR: 0000191

KA VI - 46-2/10

MA 46, Nachprüfung der Verkehrssicherheit von Radfahranlagen

Tätigkeitsbericht 2010

KURZFASSUNG

Bei seiner Prüfung im Jahr 2007 stellte das Kontrollamt fest, dass die Magistratsabteilung 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten der Auswertung bzw. Untersuchung relevanter Unfallhäufungsstellen nicht durchgängig nachgekommen war und die zugehörige Dokumentation Lücken aufwies.

Die gegenständliche Nachprüfung ergab, dass gegenüber dem damaligen Zeitpunkt eine Verbesserung eingetreten ist, der Prozess der Verbesserung allerdings noch nicht als abgeschlossen bezeichnet werden konnte.

Das Kontrollamt betrachtete die infrage kommenden Unfallhäufungsstellen und leitete daraus verschiedene punktuelle, resümierend aber auch generelle Empfehlungen ab, die die Magistratsabteilung 46 aufgreifen wird.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfung durch das Kontrollamt im Jahr 2007 5
2. Statistische Daten 6
2.1 Angaben zum Radwegenetz 6
2.2 Angaben zur Nutzung des Radwegenetzes 6
2.3 Unfallbilanz 7
2.3.1 Verkehrsunfälle mit Personenschaden in Wien 7
2.3.2 Unfälle mit Radfahrerinnen bzw. Radfahrern in Wien 7
3. Grundlagen für die Analyse und Evaluierung des Unfallgeschehens 7
4. Übersicht über die Radfahrunfälle in Wien 8
5. Betrachtung der prioritären Unfallhäufungsstellen 10
5.1 Kreuzung Kleine Neugasse/Margaretenstraße 10
5.2 Kreuzung Argentinierstraße/Schwindgasse 11
5.3 Kreuzung Heumühlgasse/Margaretenstraße 11
5.4 Kreuzung Augustinerstraße/Führichgasse 12
5.5 Kreuzung Karlsplatz/Operngasse 12
5.6 Kreuzung Habsburgergasse/Reitschulgasse 13
5.6.1 Grundsätzliches 13
5.6.2 Darstellung der Kreuzungssituation 13
5.6.3 Versuch der Entschärfung der Gefahrensituation 14
5.6.4 Abschließende Feststellungen und Empfehlungen 15
5.7 Kreuzung Hauptallee/Meiereistraße 16
5.8 Kreuzung Lisztgasse/Traungasse 16
5.9 Kreuzung Davidgasse/Kundratstraße 17
5.10 Kreuzung Neutorgasse/Schottenring 18
6. Resümee des Kontrollamtes 18
6.1 Dokumentation, systematische Vorgehensweise 18
6.2 Einflussnahme der Magistratsabteilung 46 auf die Planung 19
6.3 Grenzen der behördlichen Unfallprävention 21

Anhang

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS UND ALLGEMEINE HINWEISE 23

PRÜFUNGSERGEBNIS

1. Prüfung durch das Kontrollamt im Jahr 2007

Die gegenständliche Einschau nahm Bezug auf die im Tätigkeitsbericht (TB) des Jahres 2007 enthaltene Prüfung "Magistratsabteilung 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, Verkehrssicherheit im Bereich von Radfahranlagen". Das Kontrollamt war darin der Frage nachgegangen, inwieweit die Magistratsabteilung 46 ihren Agenden hinsichtlich der Optimierung von Radfahranlagen im Zusammenhang mit verkehrssicherheitstechnischen Aspekten nachgekommen ist. Dabei war im Speziellen die der Dienststelle gemäß der Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien (GEM) übertragene Aufgabe "Überwachung und Prüfung des Unfallgeschehens mit Erfassung und Analyse von Unfallhäufungsstellen und Durchführung von Nachuntersuchungen" von Belang und daher bei der kontrollamtlichen Prüfung besonders zu berücksichtigen.

Zu diesen Evaluierungsaufgaben war im Jahr 2007 festzuhalten, dass sich die Magistratsabteilung 46 dafür zwar standardisierter Vorgehensweisen bediente, jedoch die beachtenswerten Unfallhäufungsstellen nicht durchgängig ausgewertet bzw. untersucht worden waren. Auch die für ein derart sensibles Thema unerlässliche und penible Dokumentation war nur in einem sehr geringen Umfang vorhanden.

Die Dienststelle führte damals dazu aus, das vom Kontrollamt empfohlene Aufzeichnungssystem so rasch als möglich umsetzten zu wollen und leitete schon während der Prüfung erste Maßnahmen ein. Durch die Zuteilung einer Kanzleikraft in die Gruppe Verkehrssicherheit, die zum damaligen Zeitpunkt noch als Gruppe Verkehrssicherheit und Umweltverbund benannt war, erhoffte sie sich, exakte Aufzeichnungen über ihre Tätigkeiten auf dem Gebiet der Verkehrssicherheitsarbeit etablieren zu können.

Einen weiteren Themenkreis des Prüfberichtes aus dem Jahr 2007 bildete die statistische Aufbereitung der Angaben über die Ausmaße und die Ausgestaltung des Wiener Radwegenetzes sowie jene über das Unfallgeschehen.

2. Statistische Daten

2.1 Angaben zum Radwegenetz

Betrug die Gesamtlänge des Wiener Radwegenetzes mit Stand Ende des Jahres 2006 noch 1.051 km, so stieg diese bis zum Ende des Jahres 2009 um knapp 10 % auf sodann 1.153 km an. Ein wesentlicher Anteil des Radwegenetzes, u.zw. im Ausmaß von 370 km Länge, befindet sich - begründet in den topografischen und damit einhergehend verkehrstechnischen Möglichkeiten - nördlich der Donau im 21. und 22. Wiener Gemeindebezirk.

Eine bemerkenswerte Entwicklung nahm das "Radfahren gegen die Einbahn", das in geeigneten Straßenzügen explizit durch die Anbringung entsprechender Verkehrszeichen gewährt wird. Die Länge der auf diese Weise eingerichteten Radwege stieg seit dem Jahr 1996 nahezu linear an und erreichte mit knapp 200 km Ende des Jahres 2009 einen neuen Maximalwert.

Verhältnismäßig konstant blieb die Aufteilung des Radwegenetzes in die unterschiedlichen Anlagearten. Nach wie vor entfielen knapp 60 % der Gesamtlänge auf beschilderte Radrouten, verkehrsberuhigte Bereiche, Wohnstraßen und Fußgängerzonen, weitere 20 % auf bauliche Anlagen für Radwege sowie Geh- und Radwege und die übrigen 20 % auf Mehrzweckstreifen, das Fahren gegen die Einbahn u.ä.

2.2 Angaben zur Nutzung des Radwegenetzes

Mit einem Radverkehrsanteil von derzeit 6 % des Gesamtverkehrsaufkommens nähert sich die Stadt Wien ihrem, im Masterplan 2003 festgeschriebenen Ziel, bis zum Jahr 2015 diese Zahl auf 8 % erhöhen zu wollen. Nach Angaben der Magistratsabteilung 46, die auf der Auswertung der Daten aus den Dauerzählstellen bzw. den händischen Zählungen basieren, werden pro Jahr um etwa 15 % mehr Fahrten mit dem Fahrrad unternommen.

Die Dauerzählstellen sind an ausgewählten Standorten entlang diverser Radfahranlagen installiert und erfassen die Radfahrerinnen bzw. Radfahrer entweder unter Einsatz von Radartechnologie oder über Induktionsschleifen, die innerhalb der Radwegoberflä-

che verlegt sind. Durch die Dauerzählstellen können für den Radverkehr in Wien sogenannte Tages-, Wochen-, Monats- und Jahresganglinien erstellt und die Nutzung der Radfahranlagen zeitlich analysiert und ausgewertet werden.

2.3 Unfallbilanz

2.3.1 Verkehrsunfälle mit Personenschaden in Wien

Nachdem vom Jahr 1998 bis zum Jahr 2005, als die Verkehrsunfälle mit Personenschaden in Wien die Zahl 5.698 erreichten, ein Aufwärtstrend zu beobachten war, konnte das Kontrollamt bei seiner Prüfung im Jahr 2007 von einem Sinken dieser Zahl berichten. Erfreulicherweise schien es sich dabei nicht nur um eine Momentaufnahme, sondern um eine Trendwende gehandelt zu haben, denn die Verkehrsunfälle mit Personenschaden sanken stetig weiter und erreichten im Jahr 2009 eine Zahl von 4.677. Damit lag dieser Wert nur noch um 77 Unfälle höher als jener im Jahr 1998, wo der vorläufige Tiefpunkt der 1983 beginnenden Auswertungskurve gelegen ist.

Die Anzahl der Verletzten und Getöteten in Wien ging mit der Abwärtsentwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden einher und lag im Jahr 2009 bei 5.982 Personen. Zu bedauern war allerdings, dass nach wie vor - relativ konstant, mit Ausnahme des Jahres 2008 - durchschnittlich knapp über 32 Menschen pro Jahr bei diesen Verkehrsunfällen ihr Leben verlieren. Das Jahr 2008 markierte mit 27 Getöteten im Straßenverkehr den Tiefpunkt der Auswertungskurve, die ebenfalls bis in das Jahr 1983 zurückreicht.

2.3.2 Unfälle mit Radfahrerinnen bzw. Radfahrern in Wien

Die Entwicklung der bei Verkehrsunfällen verletzten und getöteten Radfahrerinnen bzw. Radfahrer entsprach der sinkenden Anzahl der insgesamt Verletzten und Getöteten in Wien. Doch auch in diesem Zusammenhang war die in etwa gleichbleibende Zahl der getöteten Radfahrerinnen bzw. Radfahrer zu bedauern, die zwischen zwei und drei pro Jahr liegt. Im Jahr 2009 kam ein Mensch bei einem Fahrradunfall ums Leben.

3. Grundlagen für die Analyse und Evaluierung des Unfallgeschehens

Wie im TB aus dem Jahr 2007 ausführlich dargestellt, stehen der Magistratsabteilung 46 für ihre Verkehrssicherheitsarbeit weitreichendes Datenmaterial und ein umfangreiches Regelwerk zur Verfügung.

Dazu zählen als primäre Ausgangsbasis die sogenannte Unfalldatenbank und das Unfallanalysesystem, d.s. Instrumentarien, die die zielgerichtete und effiziente Auffindung von unfallträchtigen Straßenstellen überhaupt erst ermöglichen.

Um sich dem Themenkreis der Radfahrunfälle methodisch nähern zu können, erstellt die Magistratsabteilung 46 gesonderte Auswertungen für diese Gruppe von Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmern. Die Grundlage für die Art und Weise der Darstellung und Auswertung bilden die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 02.02.21 - "Verkehrssicherheit, Verkehrssicherheitsuntersuchung", die von der Österreichischen Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr (FSV) herausgegeben werden.

In den RVS 02.02.21 ist u.a. die Einteilung der Unfalltypen reglementiert, die zehn übergeordnete Unfalltypobergruppen umfasst. Beispielhaft für Unfalltypobergruppen angeführt seien Unfälle mit nur einer bzw. einem Beteiligten (Unfalltypobergruppe 0), Unfälle beim Abbiegen und Umkehren richtungsgleich bzw. entgegengesetzte Richtung (Unfalltypobergruppe 3 bzw. 4) oder aber rechtwinkelige Kollisionen auf Kreuzungen beim Queren bzw. beim Einbiegen (Unfalltypobergruppe 5 bzw. 6).

Anhand der Reihung der Unfälle aus der Unfalldatenbank nach absoluter Häufigkeit und der Zuordnung zu den einzelnen Unfalltypobergruppen eröffnet sich die Möglichkeit, Unfallhäufungsstellen zu eruieren und eine erste Prioritätenreihung für die weiteren Abhandlungen zu definieren. Dringender Handlungsbedarf ergibt sich in erster Linie bei Straßenstellen, wo die Unfälle überwiegend der gleichen Unfalltypobergruppe zuzuordnen sind, während Straßenstellen mit Unfällen aus einer jeweils unterschiedlichen Unfalltypobergruppe in der ersten Betrachtung von geringerer Relevanz sind.

4. Übersicht über die Radfahrunfälle in Wien

Drei oder mehr Radfahrunfälle mit Personenschaden ereigneten sich im Jahr 2009 an insgesamt sieben Straßenstellen des Wiener Verkehrsnetzes, die auch in der aussagekräftigeren Betrachtung des dreijährigen Zeitraumes von 1. Jänner 2007 bis 31. Dezember 2009 als prioritär ausgeworfen wurden. Lediglich die Kreuzung der Neutorgasse

mit dem Schottenring trat als Unfallhäufungsstelle im Jahr 2009 erstmals in Erscheinung, während sie auf Grundlage der dreijährigen Betrachtung noch nicht als vorrangig relevant einzustufen war.

Die Auswertung des Zeitraumes von 1. Jänner 2007 bis 31. Dezember 2009 ließ erkennen, dass sich an insgesamt 27 Straßenstellen vier oder mehr Radfahrunfälle mit Personenschaden ereigneten. Die meisten Unfälle, nämlich elf, ereigneten sich an der Kreuzung der Kleinen Neugasse mit der Margaretenstraße, jeweils acht Unfälle an den Kreuzungen Argentinierstraße/Schwindgasse, Heumühlgasse/Margaretenstraße und Augustinerstraße/Führichgasse komplettieren die vier erstgereihten Unfallhäufungsstellen. Auffällig bei diesen vier genannten Stellen war, dass die Unfälle nahezu ausnahmslos den Unfalltypobergruppen 5 und 6 zuzuordnen waren, es sich also um rechtwinkelige Kollisionen handelte.

Unter Einbeziehung der an fünfter Stelle gereihten Unfallhäufungsstelle Karlsplatz/Operngasse ist der Zweirichtungs-Radweg entlang der Margaretenstraße und der Operngasse bis zum Karlsplatz der unfallträchtigste Wiens. Ohne noch ins Detail zu gehen war generell festzuhalten, dass eine Radfahranlage dieser Bauart, also die Führung der Radfahrenden im Gehsteigbereich und damit völlig entkoppelt vom übrigen Verkehr auf der Fahrbahn, nicht mehr zeitgemäß ist und den Aussagen der Magistratsabteilung 46 zufolge in einer solchen Form nicht mehr gebaut werden würde.

Abgesehen von der überholten Ausführungsweise stellte das Kontrollamt zusätzlich fest, dass nicht nur der Radweg am Gehsteig, sondern auch die dazugehörigen Radfahrerüberfahrten im Verlauf der Margaretenstraße scheinbar willkürlich teils mit roter Farbe versehen, teils aber auch nicht farblich hervorgehoben sind. Diese fehlende Kontinuität trägt nach Ansicht des Kontrollamtes ihren Teil dazu bei, das Gefahrenpotenzial zu erhöhen.

<u>Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:</u>

Zu der nicht einheitlichen roten Einfärbung der Radfahrerüberfahrten im Verlauf der Margaretenstraße ist festzustellen, dass die rote

Einfärbung einzelner Radfahrerüberfahrten zur Steigerung der Verkehrssicherheit in den jeweiligen Kreuzungsbereichen auf der Basis von Sicherheitsüberprüfungen nachträglich durchgeführt wurde. Die Magistratsabteilung 46 wird in einer neuerlichen Sicherheitsbetrachtung die Möglichkeiten einer Bereinigung der unterschiedlichen Farbgebung prüfen.

5. Betrachtung der prioritären Unfallhäufungsstellen

5.1 Kreuzung Kleine Neugasse/Margaretenstraße

Die Kreuzung der Kleinen Neugasse mit der Margaretenstraße im 5. Wiener Gemeindebezirk ist seit Längerem auffällig und der Handlungsbedarf aktenkundig gewesen. Demzufolge war im Herbst des Jahres 2008 eine Sanierung dieses Kreuzungsbereiches vorgenommen worden, ein merklicher Rückgang der Unfälle war allerdings unmittelbar nicht zu verzeichnen, da auch im nachfolgenden Jahr drei rechtwinkelige Kollisionen stattfanden. Positiv fiel aber auf, dass sich im ersten Halbjahr 2010 kein weiterer Unfall mit Radfahrerinnen bzw. Radfahrern als Beteiligte ereignete.

Im Vorfeld der Planung der Sanierungsmaßnahmen wies die Magistratsabteilung 46 im Rahmen einer Verkehrsverhandlung darauf hin, dass ihrer Ansicht nach die Anbringung einer Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) effizient zur Entschärfung der Gefahrensituation beitragen könnte. Sie stieß mit ihrer Forderung jedoch innerhalb der Bezirksgremien auf Widerstand und sah die Ursache darin gelegen, dass die Mehreinnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung ausschließlich zur Förderung baulicher Maßnahmen herangezogen werden können, worunter VLSA allerdings nicht zu subsumieren sind. Schließlich war das Vorhaben vom Interesse der Sparsamkeit getragen, die Zweckmäßigkeit fand bei der dezentral erfolgten Budgeterstellung offenbar mindere Berücksichtigung.

Inwieweit die Verkehrssicherheit dennoch angehoben werden konnte oder ob die vermeintlich positive Entwicklung auf die eher zum Verzicht auf Fahrradfahrten animierende Witterungslage im Frühjahr 2010 zurückzuführen war, bleibt abzuwarten. Das Kontrollamt empfahl der Magistratsabteilung 46, diesen Kreuzungsbereich unter verstärkter Beobachtung zu halten und allenfalls den Bedarf an einer Lichtsignalregelung erneut anzumelden.

5.2 Kreuzung Argentinierstraße/Schwindgasse

Vor geraumer Zeit konnte die Verkehrssicherheit an der als Unfallhäufungsstelle bekannt gewesenen Kreuzung durch die Entfernung von sichtabschattenden Gegenständen gesteigert werden. Aktuell schien der im 4. Wiener Gemeindebezirk liegende Straßenabschnitt allerdings neuerlich in der Auswertung auf.

Anzunehmen wären Umstände vor Ort als Auslöser des verstärkten Unfallgeschehens, zumal im Umkreis des Kreuzungsbereiches keine baulichen Abänderungen im Zusammenhang mit der Leitung des Verkehrs vorgenommen wurden. Da es für die Behebung dieser Umstände oftmals eines geringen finanziellen und personellen Einsatzes bedarf, sind solche Stellen nach Meinung des Kontrollamtes ohne unnötigen Aufschub zu evaluieren.

Die Magistratsabteilung 46 hatte jedoch bis zum Zeitpunkt der Prüfung noch keine Kenntnis über die vorherrschende Situation vor Ort und war infolgedessen auch der geforderten Dokumentation nicht nachgekommen. Der Vertreter der Magistratsabteilung 46 stellte eine rasche Klärung der gefährdenden Umstände bzw. deren Beseitigung in Aussicht und konnte in einer nachfolgenden Besprechung mit dem Kontrollamt das Kollisionsdiagramm vorlegen, dessen Auswertung allerdings noch nicht abgeschlossen war.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Die Auswertung des Kollisionsdiagramms zeigte eine Häufung von Unfällen mit Radfahrerinnen bzw. Radfahrern, die am Radweg gegen die Einbahnrichtung der Argentinierstraße fuhren. Augenscheinliche sicherheitstechnische Defizite konnten bei einer Überprüfung vor Ort nicht festgestellt werden (ausreichende Sicht, bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion). Die Magistratsabteilung 46 wird eine Verkehrsverhandlung abhalten, um eventuell weiterführende Maßnahmen festzulegen.

5.3 Kreuzung Heumühlgasse/Margaretenstraße

Trotz eines mittlerweile vorgenommenen Umbaues ereigneten sich an dieser Kreuzung,

die sich im 4. Wiener Gemeindebezirk befindet, wiederholt Unfälle mit Radfahrerinnen bzw. Radfahrern. Wie dem bereits von der Magistratsabteilung 46 angefertigten Kollisionsdiagramm zu entnehmen war, handelte es sich dabei - abgesehen von einer Kollision beim Abbiegen und Umkehren - ausschließlich um Ereignisse aus der Unfalltypobergruppe 5, also um rechtwinkelige Kollisionen auf Kreuzungen beim Queren. Die Dienststelle war im Prüfungszeitpunkt damit befasst, Lösungsmöglichkeiten auszuarbeiten, wies aber auf die bereits unter Pkt. 4 umrissenen, eingeschränkten Möglichkeiten infolge der nicht mehr zeitgemäßen Form der Anlage als eigener Radweg am Gehsteig hin.

5.4 Kreuzung Augustinerstraße/Führichgasse

Diese Unfallhäufungsstelle im 1. Wiener Gemeindebezirk wurde im Sommer des Jahres 2010 saniert. Die Ursache für die Gefährdung war nach Ansicht der Magistratsabteilung 46 im Bereich des Lobkowitzplatzes zu suchen, wo das Fehlen des Verkehrszeichens "Vorrang geben" nach § 52 lit. c Z 23 der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO. 1960) von Bedeutung war. Dieses Verkehrszeichen war nämlich bei der zuvor einmündenden Führichgasse vorhanden und es kam daher zu falschen Schlussfolgerungen der Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer hinsichtlich der Vorrangverhältnisse.

Die Dienststelle führte aus, im nächsten Zyklus der Auswertung der Unfallstatistik den Erfolg dieser Maßnahme verifizieren zu wollen.

5.5 Kreuzung Karlsplatz/Operngasse

Ursprünglich war die Radfahrerüberfahrt an dieser, an der Grenze zwischen dem 1. und 4. Wiener Gemeindebezirk liegenden Kreuzung vom unmittelbar daneben liegenden Schutzweg abgesetzt markiert gewesen und daher schlecht wahrzunehmen. Dies deshalb, da die volle Aufmerksamkeit der querenden Fahrzeuglenkerinnen bzw. Fahrzeuglenker den Fußgängerinnen bzw. Fußgängern galt und somit die Radfahrenden außerhalb ihres Fokus standen.

Nun wurde die Markierung des Schutzweges bis zur Radfahrerüberfahrt verlängert, die dadurch klarer in das Gesamtgeschehen an dieser stark frequentierten Kreuzung rückt.

Den Erfolg dieser Maßnahme bestätigte die Analyse der tagesaktuellen Kollisionstabelle, in der seit Mitte des Jahres 2009 kein Unfall mit Radfahrenden mehr aufscheint.

5.6 Kreuzung Habsburgergasse/Reitschulgasse

5.6.1 Grundsätzliches

In der statistischen Auswertung der Jahre 2007 bis 2009 liegt diese Unfallhäufungsstelle mit insgesamt sechs Unfällen aus den Unfalltypobergruppen 5 und 6 an sechster Position. Während wegen der diffizilen straßenverkehrstechnischen Beziehungen für eine Analyse derselben in den meisten Fällen umfassende Sachkenntnis erforderlich ist, so war das hohe Gefahrenpotenzial an dieser Unfallhäufungsstelle im 1. Wiener Gemeindebezirk auch für Laien rasch und unschwer ergründbar. Das Kontrollamt konnte daher umso weniger nachvollziehen, warum die Magistratsabteilung 46 noch keine wirksamen Maßnahmen zur Minimierung des Gefahrenpotenzials getroffen hat, obwohl abteilungsintern bereits mehrfach schriftlich auf dieses hingewiesen worden war.

5.6.2 Darstellung der Kreuzungssituation

Es handelt sich um eine sogenannte T-Kreuzung, also eine Kreuzung, an der eine Straße in die Querende einmündet, ohne nach dem Kreuzungsplateau eine Fortsetzung zu finden. Die einmündende Straße ist in diesem Fall die Habsburgergasse, aus der den Fahrzeuglenkerinnen bzw. Fahrzeuglenkern - ausgenommen den Radfahrerinnen bzw. Radfahrern - aufgrund des Gebotszeichens "vorgeschriebene Fahrtrichtung" nach § 52 Z 15 StVO. 1960 das Einbiegen nur nach links in die Reitschulgasse gestattet ist. Dies deshalb, da die Reitschulgasse in Richtung Josefsplatz als Einbahnstraße geführt wird, in der nur Radfahrenden das Fahren gegen die Einbahn gestattet ist.

Wegen des Vorrangzeichens "Vorrang geben" nach § 52 Z 23 StVO. 1960 sind die Fahrzeuglenkerinnen bzw. Fahrzeuglenker, die die Habsburgergasse in Richtung der Reitschulgasse befahren, gegenüber dem Querverkehr in der Reitschulgasse wartepflichtig.

Die Besonderheit in der Habsburgergasse ist dabei die Führung des sich der Unfallhäufungsstelle nähernden Fahrzeugverkehrs in der linken Hälfte der Fahrbahn, wo-

durch sich die Fahrzeuge knapp an der links angrenzenden Häuserfront bewegen. Es kommt daher dazu, dass den aus der Habsburgergasse kommenden Fahrzeuglenkerinnen bzw. Fahrzeuglenkern durch die genannte Häuserfront bis unmittelbar vor dem Kreuzungsplateau die Sicht nach links vollständig genommen ist. Aus dieser Richtung nähern sich allerdings die - erlaubterweise gegen die Einbahn fahrenden - Radfahrerinnen bzw. Radfahrer, die äußerst rechts an der sichtabschattenden Häuserfront entlang geleitet werden und ihrerseits keine ausreichende Möglichkeit haben, die von rechts aus der Habsburgergasse kommenden Fahrzeuge zeitgerecht wahrzunehmen.

In kurzen Worten zusammengefasst ist es durch die verkehrssicherheitstechnisch bedenkliche Ausgestaltung des Kreuzungsbereiches sowohl für die Radfahrenden als auch für die querkommenden Fahrzeuglenkerinnen bzw. Fahrzeuglenker nur schwer möglich, rechtzeitig eine Sichtbeziehung zueinander aufzunehmen und sich entsprechend zu verhalten.

5.6.3 Versuch der Entschärfung der Gefahrensituation

Die Magistratsabteilung 46 erkannte das Gefahrenpotenzial, das sich aus den stark eingeschränkten Sichtverhältnissen ergab, und initiierte die Aufbringung einer kleinen Sperrfläche am Fahrbahnrand der Reitschulgasse, unmittelbar vor der Kreuzung. Durch diese Sperrfläche und die damit bewirkte Verschwenkung des Radfahrstreifens von der Häuserfront in Richtung Fahrbahnmitte versprach sich die Dienststelle, die Radfahrenden früher und auch besser in das Blickfeld der querkommenden Fahrzeuglenkerinnen bzw. Fahrzeuglenker bringen zu können.

Nach Auffassung des Kontrollamtes handelte es sich dabei um eine unbefriedigende Maßnahme, die offensichtlich ohne ausreichende Berücksichtigung der Begleitumstände und des Umfeldes an der Kreuzung gesetzt wurde. So befand sich in der Reitschulgasse auch ein Taxistandplatz, wodurch im Zusammenspiel mit der aufgebrachten Sperrfläche nur noch ein Fahrstreifen sowohl für die Radfahrerinnen bzw. Radfahrer als auch für die entgegenkommenden Fahrzeuge verblieb. Es war daher von einer latenten Gefahr durch Frontalzusammenstöße auszugehen. Wie das Kontrollamt vor Ort beobachtete, waren bei entsprechendem Verkehrsaufkommen die Radfahrerinnen bzw.

Radfahrer dazu gezwungen, den verschwenkten Verlauf des Radfahrstreifens zu verlassen und die Sperrfläche zu befahren, um so einen Frontalzusammenstoß mit dem Gegenverkehr zu vermeiden.

In einer derart bedrohlichen Situation galt die Aufmerksamkeit der Radfahrerinnen bzw. Radfahrer nachvollziehbarerweise in erster Linie dem Gegenverkehr, für die Wahrnehmung der aus der Habsburgergasse kommenden Fahrzeuge blieb also kaum noch Spielraum. Eine weitere Ablenkung von der Wahrnehmung kam insofern hinzu, als die Markierung des Radfahrstreifens plötzlich endet und die Radfahrenden durch kein weiteres Mittel mehr geleitet werden, sich also auch in diesem Zusammenhang neu zu orientieren haben.

5.6.4 Abschließende Feststellungen und Empfehlungen

An dieser Unfallhäufungsstelle war nach Auffassung des Kontrollamtes dringender Handlungsbedarf gegeben. Die Magistratsabteilung 46 sah in der großflächigen Umgestaltung der Habsburgergasse und dem Abgehen vom Linksverkehr eine Möglichkeit, die Situation effektiv zu entschärfen. Da mit der Realisierung eines solchen, vor allem zeit- aber auch kostenintensiven Projektes in der gebotenen kurzen Frist nicht zu rechnen war, empfahl das Kontrollamt der Dienststelle, unverzüglich Maßnahmen als Übergangslösung zu treffen.

Dies wurde mit größerem Nachdruck empfohlen, da die Gruppe Verkehrssicherheit der Magistratsabteilung 46 schon Anfang April des Jahres 2010 abteilungsintern auf das Konfliktpotenzial aufmerksam machte. Sie stellte Gefahr im Verzug fest, weshalb die von ihr in dem als "Stellungnahme" bezeichneten Papier vorgeschlagenen Maßnahmen - wörtlich - "sofort umzusetzen" seien. Unter anderem schlug die Gruppe Verkehrssicherheit die Verkürzung des Taxistandplatzes vor, um die unter Pkt. 5.6.3 beschriebenen, gefahrträchtigen Begegnungen der Radfahrenden mit dem Gegenverkehr voneinander entkoppeln zu können.

Warum sich der gegenständliche Kreuzungsbereich auch ein halbes Jahr später baulich und organisatorisch unangetastet und demnach unverändert risikoreich darstellte, erschloss sich dem Kontrollamt nicht.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Aufgrund von unvorhersehbaren langzeitigen Personalausfällen und exorbitant steigenden Geschäftsfällen sowie der daraus resultierenden erforderlichen Umstrukturierung kam es konkret bedauerlicherweise zu der längeren Bearbeitungszeit. Das zugehörige behördliche Verfahren konnte im Dezember 2010 positiv abgeschlossen werden und wurde von der Straßenerhalterin im Jänner 2011 realisiert.

Im Projekt Qualitätsmanagement, das derzeit in Ausarbeitung ist, nimmt die Definition eines klaren Ablaufes bzw. unmissverständlicher Handlungsanweisungen bei Situationen mit "Gefahr im Verzug" höchste Priorität ein.

Der guten Ordnung halber ist zu erwähnen, dass ein Großteil der Unfälle mit Personenschäden dem erhöhten Verkehrsaufkommen ortsunkundiger Radfahrerinnen bzw. Radfahrer aufgrund der Sperre des Radweges "Ring Rund" während der Fußball-Europameisterschaft 2008 zuzuordnen ist.

5.7 Kreuzung Hauptallee/Meiereistraße

Bei der Betrachtung dieser Kreuzung im 2. Wiener Gemeindebezirk stach die Gleichartigkeit der Unfälle mit Radfahrerinnen bzw. Radfahrern besonders hervor. Sämtliche der fünf Kollisionen waren der Unfalltypobergruppe 5 zuzuordnen, es handelte sich also um rechtwinkelige Kollisionen beim Queren.

Die Magistratsabteilung 46 war in dieser Angelegenheit bereits aktiv geworden und hielt Mitte des Jahres 2010 eine Ortsverhandlung ab, in der die angedachten baulichen und organisatorischen Maßnahmen erörtert wurden. In weiterer Folge setzt nun der weitere Prozess der konkreten Projektdefinition und der Planungsarbeiten ein.

5.8 Kreuzung Lisztgasse/Traungasse

Die Kreuzung der Lisztgasse mit der Traungasse liegt im 3. Wiener Gemeindebezirk und es ereigneten sich an dieser Stelle im dreijährigen Beobachtungszeitraum vom

1. Jänner 2007 bis 31. Dezember 2009 in Summe fünf Verkehrsunfälle mit Radfahrerinnen bzw. Radfahrern, allein drei davon im Jahr 2009.

Das gehäufte Unfallgeschehen im Jahr 2009 stellte nach Ansicht des Kontrollamtes einen Umstand dar, der das Erfordernis einer raschen Abklärung der Unfallumstände mit sich bringen müsste. Die Magistratsabteilung 46 hat jedoch bis zum Prüfungszeitpunkt noch keine Schritte eingeleitet, die zu einer baldigen Entschärfung der Unfallhäufungsstelle führen könnten. Sie begründete dies mit personellen Engpässen, die einer zeitnahen Reaktion auf Unfallgeschehnisse zuwiderlaufen.

Anlässlich der gegenständlichen Prüfung arbeitete die Dienststelle ein Kollisionsdiagramm aus. Sie sah anhand dessen, dass das gehäufte Unfallgeschehen primär im Fehlverhalten der Kfz-Lenkerinnen bzw. Kfz-Lenker zu suchen sei, zumal weder baulich noch organisatorisch Unzulänglichkeiten auffielen. Die Auslotung der Sanierungsmöglichkeiten erforderte demzufolge eine intensive Untersuchung aller Einflussfaktoren, die die Magistratsabteilung 46 in den nachfolgenden Wochen vornehmen wollte.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:
Diese Kreuzung weist nur im Jahr 2009 mehr als einen Unfall mit Personenschaden auf, wobei sich die Unfallbeteiligten aus jeweils unterschiedlichen Richtungen der Kollisionsstelle näherten. Es sind aus der Analyse des Kollisionsdiagramms keine baulichen oder organisatorischen Erfordernisse ableitbar, die Magistratsabteilung 46 wird diesen Kreuzungsbereich jedoch unter verstärkter Beobachtung halten.

5.9 Kreuzung Davidgasse/Kundratstraße

Unfälle beim Abbiegen und Umkehren in richtungsgleicher bzw. entgegengesetzter Richtung (Unfalltypobergruppe 3 bzw. 4) waren an dieser Straßenstelle zu verzeichnen. Wie im Zusammenhang mit den noch nicht eingeleiteten Arbeitsschritten im Zusammenhang mit der Kreuzung der Lisztgasse mit der Traungasse sah sich die Dienststelle bis zum Prüfungszeitpunkt außer Stande, für diese Kreuzung im 10. Wiener Gemeindebezirk ein Konzept zur Steigerung der Sicherheit abzufassen.

Sie führte auch hier personelle Gründe ins Treffen und stellte dem Kontrollamt gegenüber in Aussicht, die Leistungen an eine externe Auftragnehmerin vergeben zu wollen, da die Komplexität an diesem verkehrstechnisch heiklen Knotenpunkt eines besonders hohen planerischen Einsatzes bedarf, der mit ihrer Personalausstattung nicht zu bewerkstelligen sei.

5.10 Kreuzung Neutorgasse/Schottenring

Wie bereits erwähnt ist diese Kreuzung im 1. Wiener Gemeindebezirk erstmals in der Unfallstatistik des Jahres 2009 als auffällig in Erscheinung getreten. Diese plötzliche Häufung des Unfallgeschehens ließ, wie auch im Pkt. 5.8 des gegenständlichen Prüfberichtes angeführt, eine rasche Abklärung der Unfallumstände als unumgänglich erscheinen.

Dem entgegen hatte die Dienststelle noch keine dahingehenden Maßnahmen getroffen, was ihren Ausführungen zufolge ebenfalls auf ihre limitierten personellen Ressourcen zurückzuführen sei.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Die Magistratsabteilung 46 hat mittlerweile festgestellt, dass - ähnlich der Kreuzung Lisztgasse/Traungasse - keine Unfalltypenhäufung vorliegt und daher zielgerichtete bauliche oder organisatorische Maßnahmen nicht ohne Betrachtung der weiteren Entwicklung vorgenommen werden können.

6. Resümee des Kontrollamtes

6.1 Dokumentation, systematische Vorgehensweise

Grundsätzlich konnte festgehalten werden, dass die Magistratsabteilung 46 nach wie vor über ein ansehnliches Wissen über die Unfallhäufungsstellen in Wien verfügt, aber weder für alle infrage kommenden Stellen Maßnahmen zur Verhütung weiterer Unfälle ausgearbeitet hatte noch eine ausreichende Dokumentation über die gesetzten bzw. noch zu setzenden Schritte vorlag. Im Gegensatz zur kontrollamtlichen Prüfung im Jahr 2007 waren zwar Fortschritte zu bemerken, die fehlenden Aufzeichnungen ließen aller-

dings erkennen, dass noch weiterer Bedarf an Verbesserungen bestand. In diesem Zusammenhang wurde abermals auf § 96 Abs. 1 und Abs. 2 StVO. 1960 verwiesen, der dem Sinn nach die Behörde zu unverzüglichem Handeln in diesen Angelegenheiten auffordert und eine entsprechende Dokumentationspflicht auferlegt.

Auffällig war auch, dass sich die Dienststelle der kritischen Betrachtung von Unfallhäufungsstellen mit einer nicht immer erkennbaren Systematik näherte. So waren Straßenstellen, wo plötzlich gehäuft Unfälle auftreten und deshalb eine rasche Abklärung der Umstände gefordert wäre - wie z.B. die Kreuzungen Neutorgasse/Schottenring und Lisztgasse/Traungasse -, noch nicht analysiert worden. Auch Kreuzungen, die neuerlich als Unfallhäufungsstelle ausgewiesen wurden wie z.B. die Kreuzung der Argentinierstraße mit der Schwindgasse wären nach Meinung des Kontrollamtes entsprechend hoch zu priorisieren und daher vorrangig zu behandeln gewesen.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Grundsätzlich sind von der Magistratsabteilung 46 alle Unfallhäufungsstellen, also ohne ihre Einschränkung auf eine bestimmte Gruppe von Unfallbeteiligten, zu betrachten. Obwohl der Betrachtung von Unfallhäufungsstellen mit Radfahrerinnen bzw. Radfahrern eine überaus hohe Priorität zugemessen wird, ist es zeitweise erforderlich, die Ressourcensteuerung vorerst auf die Analyse anderer Straßenabschnitte abzustimmen. Die Magistratsabteilung 46 orientiert sich dabei an der allgemeinen Prioritätenliste der Unfallhäufungsstellen, bemüht sich jedoch eindringlich, die im allgemeinen Ranking oft nachgereihten Unfallhäufungsstellen mit Radfahrerinnen bzw. Radfahrern dennoch vorrangig zu behandeln.

6.2 Einflussnahme der Magistratsabteilung 46 auf die Planung

Verschiedene Unfallhäufungsstellen wären mit dem erforderlichen Nachdruck in der Konzeptionsphase schon im Vorhinein vermeidbar. Eine derart prekäre verkehrssicherheitstechnische Situation wie jene an der Kreuzung der Habsburgergasse mit der Reitschulgasse sollte schon in der Planungsphase der Öffnung der Einbahnstraße für die

Radfahrenden erkannt und daher rechtzeitig verhindert werden können. Auch die Problematik unterschiedlicher Vorrangsituationen an unmittelbar aufeinanderfolgenden Kreuzungen wie im Bereich Augustinerstraße/Führichgasse sollte bei Vorliegen ausreichend detaillierter Planungsunterlagen ohne größere Schwierigkeiten erkennbar sein.

Die Dienststelle sieht sich nach eigenen Angaben aber oftmals nur mit Fragmenten der Planung bzw. mit Unterlagen unzureichender Schärfe konfrontiert, die sie als Grundlage für eine verkehrssicherheitstechnische Beurteilung heranzuziehen hat. In einem solcherart eingeschränkten Blickfeld sei das Erkennen verkehrstechnischer Zusammenhänge wesentlich erschwert und vermeintliche Details können in ihrem Zusammenwirken zu problematischen Situationen führen.

Das Kontrollamt empfahl daher der Magistratsabteilung 46, vor Inangriffnahme der Begutachtung von Projekten auf eine möglichst vollständige und vor allem aussagekräftige Planung zu drängen. Projektbeurteilungen, die auf der Basis von mangelhaften Unterlagen getroffen werden, können nicht nur zu verminderter inhaltlicher Qualität, sondern durchaus auch zu fragwürdigen verkehrstechnischen Konstellationen führen.

An dieser Stelle wurde die Empfehlung aus der kontrollamtlichen Prüfung im Jahr 2007 in Erinnerung gerufen, der zufolge Wege gefunden werden sollten, auch sensible verkehrsorganisatorische Projekte vor deren Umsetzung einer Auditierung im Rahmen der Fachkommission zuzuführen. Das Kontrollamt sprach diese Empfehlung deshalb aus, da damals lediglich bauliche Maßnahmen in den Sitzungen der Fachkommission durch ein interdisziplinäres Expertenteam erörtert worden waren. Wie die Dienststelle ausführte, sind dahingehende Gespräche wohl aufgenommen, verkehrsorganisatorische Vorhaben bis dato aber noch nicht in diesem Gremium behandelt worden. Das Kontrollamt empfahl daher abermals, die Diskussion zu intensivieren, um die Kompetenz der Fachkommission auch für Verkehrsprojekte ohne wesentliche bauliche Maßnahmen nutzen zu können.

Da die Magistratsabteilung 46 ihre Forderungen nicht immer ausreichend erfüllt sah, wie das angeführte Beispiel Kleine Neugasse/Margaretenstraße zeigt, empfahl das

Kontrollamt weiters, mit den zuständigen zentralen und dezentralen Stellen in einen intensiven Dialog einzutreten, damit in Hinkunft sichergestellt wird, dass aus Sicht der Behörde notwendige Maßnahmen nicht in Konflikt mit budgetären Überlegungen stehen.

6.3 Grenzen der behördlichen Unfallprävention

Es zeigte sich bei der kontrollamtlichen Prüfung aber auch, dass trotz allem Bemühen der Verkehrssicherheitsarbeit leistenden Dienststellen und der Realisierung verschiedener Maßnahmen an diversen Straßenstellen der (weiteren) Reduktion des Unfallgeschehens Grenzen gesetzt sind. Um die Unfallprävention effektiv fortführen zu können, wäre auch das Bewusstsein aller Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer nach ihren Beitragsmöglichkeiten zu schärfen.

Dies betrifft im Zusammenhang mit dem Fahrradverkehr u.a. das Verbot, ungeregelte Radfahrerüberfahrten mit mehr als 10 km/h bzw. unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für deren Lenkerin bzw. Lenker überraschend zu befahren sowie die Notwendigkeit einer vorschriftskonformen sicherheitstechnischen Ausstattung der Fahrräder. Die übrigen Fahrzeuglenkerinnen bzw. Fahrzeuglenker, aber auch Fußgängerinnen bzw. Fußgänger sollten im Sinn eines gedeihlichen Miteinanders ihr Verhalten im Straßenverkehr angepasst defensiv gestalten, wozu auch die positive Akzeptanz der Radfahrenden als eine wesentliche Gruppe von Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmern zählt.

Unfallverhütung kann ohne einen aktiven Beitrag sämtlicher beteiligter Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer nur in einem begrenzten Ausmaß gelingen, weshalb die dahingehende Aufklärungsarbeit von großer Bedeutung ist.

Die Stellungnahme der geprüften Einrichtung ist den jeweiligen Berichtsabschnitten zugeordnet worden.

Der Kontrollamtsdirektor:
Dr. Peter Pollak, MBA
Wien, im Februar 2011

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS UND ALLGEMEINE HINWEISE

FSV ..... Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr
GEM ..... Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien
Kfz ..... Kraftfahrzeug
RVS ..... Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
StVO. 1960 ..... Straßenverkehrsordnung 1960
TB ..... Tätigkeitsbericht
VLSA ..... Verkehrslichtsignalanlage

Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

Schützenswerte personenbezogene Daten wurden im Sinn der rechtlichen Verpflichtung zum Schutz derartiger Daten anonymisiert, auf die Wahrung von Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen wurde bei der Abfassung des Berichtes Bedacht genommen. Es wird um Verständnis gebeten, dass dadurch die Lesbarkeit des Berichtes beeinträchtigt sein könnte.