



## STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10

A-1082 Wien

Tel.: 01 4000 82829 FAX: 01 4000 99 82810

E-Mail: [post@stadtrechnungshof.wien.at](mailto:post@stadtrechnungshof.wien.at)

[www.stadtrechnungshof.wien.at](http://www.stadtrechnungshof.wien.at)

DVR: 0000191

StRH VI - 4/16

MA 45, Prüfung der sicherheitstechnischen Einrichtungen

des Wienfluss-Bedienungsweges von Hadersdorf bis

Rampe Kennedybrücke

## KURZFASSUNG

*Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die in Verwaltung und Erhaltung der Magistratsabteilung 45 stehenden sicherheitstechnischen Einrichtungen des Wienfluss-Bedienungsweges von Hadersdorf bis Rampe Kennedybrücke einer Prüfung.*

*Der sogenannte Wienfluss - Bedienungsweg wurde mit einer Länge von rd. 7 km und einer Breite von rd. 4 m in zwei Abschnitten im Flussbett errichtet und steht auch der Bevölkerung als Rad- und Fußweg zur Verfügung.*

*Der erste Abschnitt von der Wehranlage Auhof bis zum Hackinger Steg im 14. Wiener Gemeindebezirk wurde im Jahr 2005 unter der Projektleitung der Magistratsabteilung 45 errichtet. Die Errichtung des zweiten Abschnittes vom Hackinger Steg bis zur Kennedybrücke im Jahr 2010 erfolgte unter der Projektleitung der Magistratsabteilung 29 in Zusammenarbeit mit der Magistratsabteilung 45.*

*Nach Fertigstellung der Bauarbeiten wurden von der Magistratsabteilung 45 Änderungen des wasserrechtlich genehmigten Sicherheitskonzeptes beantragt. Diese bezweckten einerseits die Möglichkeit den Weg künftig ganzjährig zu öffnen, andererseits die Betriebskosten zu reduzieren.*

*Die Prüfung des Stadtrechnungshofes Wien zeigte, dass teilweise Auflagen des Sicherheitskonzeptes nicht erfüllt wurden. Dies betraf beispielsweise das Fehlen von Hinweis- bzw. von Betretungs- und Fahrverbotstafeln und von sämtlichen Fluchtwegschildern im Abschnitt vom Hackinger Steg bis zur Kennedybrücke. Die Öffnungszeiten des Bedienungsweges waren bei den Zugängen nicht angeführt. Die geöffneten Schranken einer Betriebsrampe ließen den Schluss zu, dass die vorgeschriebene Überwachung des Bedienungsweges nicht ganz zufriedenstellend wahrgenommen wurde.*

*Von der Magistratsabteilung 45 werden Überlegungen angestellt, die Eigenverantwortung der Nutzerinnen bzw. Nutzer im Sicherheitskonzept zu berücksichtigen und die*

*darin enthaltenen Maßnahmen zu reduzieren. Der Stadtrechnungshof Wien führte aus, dass dieses Sicherheitskonzept vor einer neuerlichen Adaptierung einer allgemeinen Prüfung der Sinnhaftigkeit zu unterziehen und im Fall eines positiven Ergebnisses in Abstimmung mit den Fachdienststellen der Stadt Wien zu überarbeiten wäre.*

*Die Magistratsabteilung 45 hob in ihrer Stellungnahme hervor, dass sie die besonderen Bedingungen des Weges im Wienflussbett achtet und laufend den Betrieb und die Prozesse zur Verbesserung der Effektivität und Effizienz ihres Angebotes evaluiert.*

## INHALTSVERZEICHNIS

1. Historie zum Wienfluss .....	8
2. Entstehungsgeschichte des Wienfluss-Bedienungsweges .....	9
3. Prüfungsgegenstand und Prüfbefugnis .....	9
3.1 Prüfungsgegenstand.....	9
3.2 Prüfbefugnis .....	10
4. Prüfungsanlass und Prüfungsumfang.....	10
5. Rechtsgrundlagen .....	10
5.1 Straßenverkehrsordnung 1960 .....	10
5.2 Zivilrechtliche Verpflichtungen .....	11
5.3 Wasserrechtsgesetz 1959 .....	11
5.4 Wiener Naturschutzgesetz.....	12
5.5 Verordnung des Magistrats der Stadt Wien betreffend das Verbot des Betretens und des Befahrens der Wienflussregulierungsanlagen .....	12
6. Bedienungsweg vom Nikolaisteg bis zum Hackinger Steg .....	14
6.1 Wasserrechtliche Bewilligung 2005 .....	14
6.2 Bauliche Ausführung des Bedienungsweges.....	15
6.3 Sicherheitskonzept 2005 .....	16
6.4 Sicherheitseinrichtungen 2005 .....	17
6.5 Alarmierung und Räumung des Bedienungsweges .....	17
6.6 Kollaudierungsbescheid 2006.....	18
6.7 Praktische Umsetzung des Sicherheitskonzeptes .....	18
7. Bedienungsweg vom Hackinger Steg bis Kennedybrücke.....	19
7.1 Wirtschaftlichkeitsbesprechung 2009 .....	20
7.2 Betriebskonzept - Wirtschaftlichkeitsbesprechung .....	20
7.3 Wasserrechtliche Bewilligung 2010 .....	21
7.4 Kollaudierungsbescheid 2012.....	21
7.5 Aktuell geltendes Sicherheitskonzept .....	22
7.5.1 Änderungen des eingereichten Sicherheitskonzeptes .....	22
7.5.2 Gefahrenpotenziale .....	23

7.5.3 Betriebszeiten .....	23
7.5.4 Informationsanzeigen .....	23
7.5.5 Fluchtwegkennzeichnung .....	24
7.5.6 Schrankenanlagen .....	24
7.5.7 Voll- und Teilsperren.....	24
7.5.8 Alarmierung und Räumung im Hochwasserfall .....	25
7.5.9 Freigabe des Bedienungsweges .....	25
7.5.10 Kontrollfahrten .....	25
7.5.11 Funktionsfähigkeit der Sicherheitseinrichtungen .....	26
7.5.12 Betriebsordnung .....	26
7.5.13 Aufgaben der Magistratsabteilung 45 .....	26
8. Dienstanweisung der Magistratsabteilung 45 .....	27
9. Sicherheitsdienst .....	27
10. Machbarkeitsstudie 2014.....	28
11. Beurteilung der Planungen der Magistratsabteilung 45 .....	30
12. Begehungen durch den Stadtrechnungshof Wien .....	31
13. Zusammenfassung der Empfehlungen .....	42

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Hinweistafel im Zugangsbereich bei der Kennedybrücke .....	32
Abbildungen 2 und 3: Oberer Zugangsbereich der unversperrten Betriebsrampe, Hinweistafel.....	35
Abbildung 4: Fix montierte Entnahmesäule und Mistkübel .....	37
Abbildung 5: Holzstämme als Sitzgelegenheit .....	38
Abbildung 6: Sogenannte Sitzsteine .....	38
Abbildung 7: Beschädigte Fluchtwegschilder.....	41

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb .....	Abbildung
ABGB.....	Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch
bzw. ....	beziehungsweise
cm.....	Zentimeter
d.i.....	das ist
etc.....	et cetera
EUR.....	Euro
ha .....	Hektar
HQ.....	Hochwasserabflussmenge
inkl. ....	inklusive
km.....	Kilometer
lt.....	laut
m. ....	Meter
MA .....	Magistratsabteilung
Mio. EUR .....	Millionen Euro
Mio. m <sup>3</sup> .....	Millionen Kubikmeter
Nr.....	Nummer
Pkt. ....	Punkt
rd. ....	rund
s.....	siehe
SMS.....	Short Message Service
StVO. 1960 .....	Straßenverkehrsordnung 1960
u.a. ....	unter anderem
USt .....	Umsatzsteuer
WRG 1959.....	Wasserrechtsgesetz 1959
WStV .....	Wiener Stadtverfassung
z.B. ....	zum Beispiel
z.T. ....	zum Teil
ZAMG.....	Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik

## GLOSSAR

### HQ 1

Darunter versteht man die Pegelhöhe oder Abflussmenge eines Gewässers, welches im statistischen Mittel einmal in einem Jahr erreicht wird.

### Verkläusung

Darunter wird der teilweise oder vollständige Verschluss eines Fließgewässerquerschnittes infolge angeschwemmten Treibgutes oder Totholzes verstanden.

### Vorfluter

Als Vorfluter wird ein fließendes oder ein stehendes Gewässer bezeichnet, in welches kleinere Fließgewässer einmünden.

## PRÜFUNGSERGEBNIS

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die sicherheitstechnischen Einrichtungen des Wienfluss-Bedienungsweges der Magistratsabteilung 45 von Hadersdorf bis Rampe Kennedybrücke einer Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung der geprüften Stelle mit. Die von der geprüften Stelle abgegebene Stellungnahme wurde berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

### **1. Historie zum Wienfluss**

Im westlichen Wienerwald entspringt die "Dürre Wien" und vereinigt sich im Oberlauf mit dem Pfalzauer Bach zum Wienfluss. Das Einzugsgebiet liegt zu zwei Dritteln außerhalb des Wiener Stadtgebietes und umfasst größere Teile des Wienerwaldes westlich der Stadt Pressbaum. Dort münden zahlreiche Nebenbäche und Gräben in das Hauptgerinne und sorgen so für ein rasches Ansteigen des Wasserspiegels im Hochwasserfall.

Der Wienfluss, welcher in den Donaukanal mündet, dient auch innerhalb des Wiener Stadtgebietes als Vorfluter für zahlreiche weitere Bachläufe und zur Aufnahme von Hochwasser bei starken Niederschlagsereignissen aus dem Wiener Kanalnetz.

Zwischen 1814 und 1817 wurden erste bauliche Maßnahmen am Wienfluss gesetzt, um diesen zu regulieren und die Auswirkungen von Hochwasserereignissen zu minimieren. In den Jahren 1895 und 1899 erfolgten die endgültigen Regulierungsarbeiten gleichzeitig mit dem Ausbau der beiderseits gelegenen Abwasser-Sammelkanäle. Innerhalb des Stadtgebietes ist der Wienfluss somit auf einer Länge von rd. 15 km hart verbaut.

Als zusätzliche Hochwasserschutzmaßnahme wurden am Stadtrand in Auhof sechs hintereinander angeordnete Rückhaltebecken mit einer Gesamtfläche von rd. 37 ha und einem Aufnahmevolumen von rd. 1,30 Mio. m<sup>3</sup> errichtet.



## **2. Entstehungsgeschichte des Wienfluss-Bedienungsweges**

Die Idee, im Wienfluss einen Bedienungsweg, dem auch die Funktion eines Rad- und Fußweges zukommen sollte, zu errichten, reichte schon in die 1990er-Jahre zurück. Zum damaligen Zeitpunkt war vorgesehen, auf dem neu zu errichtenden Wientalsammel-Entlastungskanal einen durchgehenden und hochwasserfreien Weg auszuführen. Da dieser Kanal aber in Tieflage und lediglich von der Mündung des Wienflusses bei der Urania bis zum Bereich der Pilgrambrücke im 5. Wiener Gemeindebezirk errichtet wurde, musste das Rad- und Fußwegprojekt in dieser Form verworfen werden.

Nach der Entscheidung einen Wienfluss-Bedienungsweg zu errichten, wurde dieser in zwei Abschnitten realisiert. Der erste Abschnitt von der Wehranlage Auhof bis zum Hackinger Steg wurde im Jahr 2005 unter der Projektleitung der Magistratsabteilung 45 ausgeführt. Im Jahr 2010 wurde der zweite Abschnitt vom Hackinger Steg bis zur Kennedybrücke unter der Projektleitung der Magistratsabteilung 29 in Zusammenarbeit mit der Magistratsabteilung 45 errichtet.

## **3. Prüfungsgegenstand und Prüfbefugnis**

### **3.1 Prüfungsgegenstand**

Gegenstand des vorliegenden Berichtes war die Überprüfung der für die Sicherheit der Benutzerinnen bzw. Benutzer vorgeschriebenen Einrichtungen und Maßnahmen des Wienfluss-Bedienungsweges, welcher an der Grenze zwischen dem 13. und 14. Wiener Gemeindebezirk verläuft. Der bis zu 4 m breite und rd. 7 km lange Bedienungsweg befindet sich auf der linken Seite des Wienflussbettes (in Fließrichtung gesehen). Er stellt eine direkte und abseits des Autoverkehrs geführte Verbindung von Auhof bis zum Verkehrsknotenpunkt Kennedybrücke dar. Im Bereich der Kennedybrücke wurde zusätzlich eine Radgarage mit rd. 100 Abstellplätzen errichtet. Im offiziellen Stadtplan Wien trägt der Bedienungsweg die Bezeichnung "Wienfluss-Radweg".

Die Errichtung des Bedienungsweges selbst in bautechnischer bzw. monetärer Hinsicht war nicht Gegenstand der Prüfung.

### **3.2 Prüfbefugnis**

Die Prüfbefugnis der gegenständlichen Prüfung ist in § 73c WStV - Sicherheitskontrolle festgeschrieben.

### **4. Prüfungsanlass und Prüfungsumfang**

Der Wienfluss-Bedienungsweg wird von der Bevölkerung seit rd. zehn Jahren als Rad- und Fußweg genutzt. Aufgrund der Gefahrensituation bei Hochwasserereignissen wurde von der Magistratsabteilung 45, als zuständige Fachdienststelle, ein Sicherheitskonzept mit sicherheitstechnischen Einrichtungen ausgearbeitet. Dieses Sicherheitskonzept wurde im Rahmen des notwendigen wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens von der Behörde geprüft und dem Bescheid zugrunde gelegt.

Die Prüfung des Stadtrechnungshofes Wien setzte sich vorwiegend mit den sicherheitsrelevanten Aspekten auseinander. Bei der Einschau in die Tätigkeit der Magistratsabteilung 45 wurde ihre Vorgehensweise dahingehend untersucht, ob die sicherheitstechnischen Einrichtungen bescheidgemäß errichtet wurden und eine zweckmäßige und ordnungsgemäße Durchführung von Überwachungs- und Sicherheitsmaßnahmen gegeben war. Der Stadtrechnungshof Wien unterzog aus diesem Anlass die seitens der Magistratsabteilung 45 vorgelegten Unterlagen zum Sicherheitskonzept einer eingehenden Einschau und führte stichprobenweise Begehungen des Bedienungsweges durch.

## **5. Rechtsgrundlagen**

### **5.1 Straßenverkehrsordnung 1960**

Unter den Begriff der Straße fällt gemäß StVO. 1960 eine für die Fußgängerinnen bzw. Fußgänger oder den Fahrzeugverkehr bestimmte Landfläche samt den in ihrem Zuge befindlichen und diesem Verkehr dienenden baulichen Anlagen. Der Fahrradverkehr bewegt sich auf dieser Landfläche entweder ohne weitere Vorkehrungen auf der Fahrbahn selbst oder auf einer sogenannten Radfahranlage.

Eine Radfahranlage kann entweder als Radfahrstreifen, welcher Teil der Fahrbahn ist, als Mehrzweckstreifen, d.i. ein Radfahrstreifen, der unter besonderer Rücksichtnahme

auch von anderen Fahrzeugen befahren werden darf, als Radweg oder als Rad- und Fußweg realisiert sein.

Radwege bzw. Geh- und Radwege sind ausschließlich für den Verkehr mit Fahrrädern bzw. für den Fußgängerinnen- bzw. Fußgänger- und Fahrradverkehr bestimmt und als solche gekennzeichnet. Ferner ist in Österreich das Fahren mit sogenannten "Inline-Skatern" auf allen Radfahranlagen, auf welchen nicht die Bodenmarkierung "Fahrverbot für Inline-Skater" aufgebracht ist, erlaubt.

## **5.2 Zivilrechtliche Verpflichtungen**

Für alle Arten von Bauwerken bestehen zivilrechtliche Verpflichtungen der Eigentümerinnen bzw. Eigentümer, wonach gemäß ABGB alle Teile in einem für Dritte verkehrssicheren und gefahrlosen Zustand zu erhalten sind (Verkehrssicherungspflicht). Eigentümerinnen bzw. Eigentümer von Wegen haben grundsätzlich für einen ordnungsgemäßen Zustand dieser Wege zu sorgen.

Jede Person, die aufgrund des mangelhaften Zustandes eines Weges einen Schaden erleidet, kann von der Eigentümerin bzw. dem Eigentümer dieses Weges Schadenersatz begehren. Dies ist allerdings nur möglich, wenn der mangelhafte Zustand entweder vorsätzlich oder grobfahrlässig verschuldet worden ist.

## **5.3 Wasserrechtsgesetz 1959**

Da sich der gegenständliche Rad- und Fußweg in einem Gewässerbett befindet, war für dessen Errichtung und Betrieb eine wasserrechtliche Genehmigung der Magistratsabteilung 58 erforderlich. Im WRG 1959 ist weiters geregelt, dass für die Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, nebst den sonstigen erforderlichen Genehmigungen, auch eine wasserrechtliche Genehmigung einzuholen ist. Der Schutzzweck dieser Bestimmung dient der Sicherung eines möglichst ungehinder- ten Hochwasserabflusses und der präventiven Verhinderung von zusätzlichen Hochwassergefahren oder Hochwasserschäden.

#### **5.4 Wiener Naturschutzgesetz**

Sämtliche Flächen des Wienflusses sind lt. Flächenwidmungs- und Bebauungsplan als Grünland gewidmet. Gemäß Wiener Naturschutzgesetz bedürfen die Neuanlagen, Verlegungen oder Verbreiterungen von Straßen mit öffentlichem Verkehr im Grünland einer Bewilligung der Naturschutzbehörde.

Nach Auskunft der dafür zuständigen Magistratsabteilung 22 verfolgt das Wiener Naturschutzgesetz mit der oben angeführten Bestimmung das Ziel, die Versiegelung von unbefestigten Flächen bzw. Grünland, also Gras- und Wiesenflächen, hintanzuhalten. Die Errichtung einer befestigten Verkehrsfläche auf einer bereits versiegelten Fläche - wie im gegenständlichen Fall - war vom Grundgedanken somit nicht betroffen.

#### **5.5 Verordnung des Magistrats der Stadt Wien betreffend das Verbot des Betretens und des Befahrens der Wienflussregulierungsanlagen**

Mit der Kundmachung vom 3. Februar 1965 trat folgendes Verbot in Kraft: *"Im Bereiche der Wienflussregulierungsanlagen sind das Betreten des Flussbettes, der Mauern, Böschungen, Abfahrtsrampen, Abgangsstiegen und Rettungsleitern sowie das Befahren der Abfahrtsrampen und des Flussbettes mit Fahrzeugen aller Art verboten."*

Am 25. Jänner 2001 wurde der Titel dieser Kundmachung in *"Verordnung des Magistrats der Stadt Wien betreffend das Verbot des Betretens und des Befahrens der Wienflussregulierungsanlagen"* geändert. Dieses Verbot war für die gesamte Länge des Wienflusses von der Mündung in den Donaukanal bis zur Wienflussaufsicht gültig.

Aufgrund der Errichtung des Rad- und Fußweges im Jahr 2005 musste dieses Betretungsverbot zumindest teilweise aufgehoben werden. Dies erfolgte zunächst mit der *"Verordnung des Magistrats der Stadt Wien vom 2. Juni 2005 mit der die Verordnung über das Verbot des Betretens und Befahrens der Wienflussregulierungsanlagen geändert wird"*. Dabei wurde folgender Wortlaut als weitere Ausnahme vom verhängten Betretungsverbot angefügt: *"Personen, die den Bedienungsweg der Stadt Wien zwischen Fluss-km 13,500 und Fluss-km 11,195 von der Wolf in der Au - Brücke bis zum Hackinger Steg und die in diesem Bereich befindlichen Rampen und Stiegenanlagen bei Ta-*

*geslicht jeweils in der Zeit vom 21. März bis zum 31. Oktober eines jeden Jahres als Fußgänger begehen oder mit Fahrrädern befahren."* Diese Verordnung trat mit 4. Juni 2005 in Kraft.

Am 24. Juni 2005 wurde abermals ein neuerlicher Verordnungsentwurf von der Magistratsabteilung 45 eingebracht. Die Dienststelle begründete dies mit dem Auftrag, den freigegebenen Bedienungsweg im Wienflussbett flussaufwärts zu verlängern. Außerdem sollten auch Teile der Wienflussaufsicht in den Weg integriert werden.

Schließlich wurde am 21. Juli 2005 neuerlich eine *"Verordnung des Magistrats der Stadt Wien, mit der die Verordnung über das Verbot des Betretens und Befahrens der Wienflussregulierungsanlagen geändert wurde"*, verlautbart. Darin wurde u.a. die erst im Juni geänderte Länge des Weges neu festgelegt, und zwar wurde der Beginn des Weges statt mit Fluss-km 13,500 nunmehr mit Fluss-km 13,790 angegeben. Mit diesen Änderungen der gegenständlichen Verordnung war lediglich der Bedienungsweg vom Betretungsverbot ausgenommen. Das Verlassen des Weges war aber weiterhin verboten. Um auch diese Bereiche für die Bevölkerung zugänglich zu machen, wurde von der Magistratsabteilung 45 im September 2008 eine weitere Initiative gesetzt. Aus diesem Grund wurde neuerlich ein Änderungsentwurf an die Magistratsabteilung 58 übermittelt. Auch auf eine künftige Verlängerung des Rad- und Fußweges bis zur Kennedybrücke wurde bereits hingewiesen. Darüber hinaus wurde klargestellt, dass stadteinwärts der Kennedybrücke keine Verringerung der Hochwassergefahr erzielt werden kann und somit auch das Betretungsverbot in diesem Bereich unbedingt aufrechtzuerhalten ist.

Im Jänner 2009 wurde der vorgenannte Änderungsentwurf neuerlich abgeändert. Daraufhin wurde am 18. Juni 2009 die *"Verordnung des Magistrats der Stadt Wien mit der die Verordnung über das Verbot des Betretens und Befahrens der Wienflussregulierungsanlagen geändert wird"* wiederverlautbart. Darin lautet die Bestimmung: *"Im Bereich der Wienflussregulierungsanlagen zwischen Fluss-km 0,000 und Fluss-km 11,195 von der Mündung in den Donaukanal bis zur Querung beim Hackinger Steg sind das Betreten des Flussbettes, der Mauern, Böschungen, Abfahrtsrampen, Abgangsstiegen*

*und Rettungsleitern sowie das Befahren der Abfahrtsrampen und des Flussbettes mit Fahrzeugen aller Art verboten."*

Durch die Verlängerung des Rad- und Fußweges bis zur Kennedybrücke im Oktober 2010, war es nach etwas mehr als einem Jahr abermals erforderlich die Verordnung zu adaptieren. Mit 30. September 2010 erfolgte sodann die bis zum heutigen Tag gültige und bisher letzte Änderung der Verordnung mit folgendem Wortlaut: *"Im Bereich der Wienflussregulierungsanlagen zwischen Fluss-km 0,000 und Fluss-km 7,962 von der Mündung in den Donaukanal bis zur Kennedybrücke sind das Betreten des Flussbettes, der Mauern, Böschungen, Abfahrtsrampen, Abgangsstiegen und Rettungsleitern sowie das Befahren der Abfahrtsrampen und des Flussbettes mit Fahrzeugen aller Art verboten."*

## **6. Bedienungsweg vom Nikolaisteg bis zum Hackinger Steg**

Wie bereits erwähnt, wurde das Projekt, den Bedienungsweg als Rad- und Fußweg auszubauen, in den frühen 2000er-Jahren wieder aufgegriffen. Dieses wurde aber insofern adaptiert, als im Bereich Nikolaisteg im 14. Wiener Gemeindebezirk bis zum Hackinger Steg eine durchgehende Rad- und Fußwegverbindung auf der Sohle des Wienflusses geschaffen werden sollte. Geplant war, diesen Weg am linken Ufer des Wienflusses auf dem Niveau HQ 1 auszubauen und die von Hochwasserereignissen ausgehende Gefahr für Benutzerinnen bzw. Benutzer durch entsprechende Sicherheitsvorkehrungen auszuschalten.

### **6.1 Wasserrechtliche Bewilligung 2005**

Im Dezember 2004 stellte die Magistratsabteilung 45 bei der Wasserrechtsbehörde, der Magistratsabteilung 58, das Ansuchen um wasserrechtliche Bewilligung für die Errichtung einer provisorischen Wegverbindung im Wienfluss zwischen Nikolaisteg und Hackinger Steg.

Die Einreichunterlagen beinhalteten einen Technischen Bericht betreffend die Alarm- und Sicherheitseinrichtungen, welcher im Auftrag der Magistratsabteilung 45 ausgearbeitet wurde. Dieses sogenannte Sicherheitskonzept war erforderlich, um das Begehen

und Radfahren, trotz der immanenten Hochwassergefahr, vorerst nur in den Sommermonaten zu ermöglichen. Im zugehörigen Technischen Bericht wurde ebenso der Begleitweg in Hadersdorf, von der Wienflussaufsicht bis zur Rampe "Wolf in der Au" mit einbezogen.

Die wasserrechtliche Bewilligung zur Errichtung eines Bedienungsweges wurde mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 30. März 2005 erteilt. In diesem Bescheid wurde u.a. festgehalten, dass der Bedienungsweg in erster Linie der Magistratsabteilung 45 zur Durchführung von Erhaltungsarbeiten dient. Darüber hinaus kann der Bedienungsweg von 21. März bis 31. Oktober eines jeden Jahres auch für die Benützung durch Radfahrerinnen bzw. Radfahrer und Fußgängerinnen bzw. Fußgänger freigegeben werden. Für blinde, sehbehinderte und mobilitätsbehinderte Personen wurde der Weg nicht freigegeben. In den Abendstunden, je nach Jahreszeit, ab 17.00 Uhr bis ab 20.00 Uhr, war der Weg zu sperren.

Des Weiteren wurde festgehalten, dass nach der baulichen Fertigstellung des Weges Sicherheitseinrichtungen, wie etwa Warn- und Gebotstafeln und Absperrungen, zu dessen Benutzung durch Radfahrerinnen bzw. Radfahrer und Fußgängerinnen bzw. Fußgänger vorzusehen sind. Diese Einrichtungen sollten bei starken Regenereignissen bzw. bei ansteigendem Wasserspiegel im Wienfluss das Verlassen des Flussbettes anordnen bzw. dessen Benutzung untersagen. Die weiteren Bedingungen und Auflagen im Bescheid betrafen vorwiegend die Phase der Errichtungsarbeiten.

## **6.2 Bauliche Ausführung des Bedienungsweges**

Der Bedienungsweg wurde als Betonband auf der bestehenden gepflasterten Sohle des Wienflusses am linksufrigen Böschungsfuß hergestellt. Die Mindeststärke des Betonbandes beträgt 15 cm. Der im Jahr 2005 errichtete Weg stellte eine Verbindung zwischen dem Hackinger Steg vor dem Bahnhof Hütteldorf und dem Wegenetz im Bereich der Retentionsbecken in Auhof her. Als Sonderbauwerke mussten Anbindungen an die bestehenden Wege beim Nikolaisteg, an die Rampe zur Brauhausbrücke und die Rampe beim Hackinger Steg errichtet werden.

Überbrückungsbauwerke, wie beispielsweise im Bereich der Einmündung des Halterbaches und bei zwei Sammelkanälen waren erforderlich. Zusätzlich wurde ein Bauwerk zur Querung des Wienflusses bei der Rampe Hackinger Steg errichtet. Die Errichtung des Bedienungsweges stellte somit eine durchgehende Rad- und Fußwegeverbindung vom 13. Wiener Gemeindebezirk beim Hackinger Steg bis zur "Wolf in der Au - Brücke" im 14. Wiener Gemeindebezirk her.

Neben den baulichen Maßnahmen wurden die wasserrechtlich vorgeschriebenen Alarm- und Sicherheitseinrichtungen montiert. Mit Kollaudierungsbescheid vom 7. Dezember 2006 wurde die ordnungsgemäße Herstellung bestätigt.

### **6.3 Sicherheitskonzept 2005**

Das als Bestandteil des wasserrechtlichen Bescheides mitbewilligte Sicherheitskonzept, welches die zu errichtenden Alarm- und Sicherheitseinrichtungen beschreibt, wurde mit der Zielsetzung entwickelt, ein Höchstmaß an Sicherheit für die Benutzerinnen bzw. Benutzer zu garantieren. Als Planungsprämisse wurde darin festgelegt, dass der Bedienungsweg während der Öffnungszeiten der StVO. 1960 unterliegt und die Breite der Zutrittsöffnungen mit weniger als 0,70 m den allgemeinen Verkehr einschränken sollte. Als Gefahrenpotenziale wurden im Sicherheitskonzept einerseits die Hochwassergefahr im Zulaufbereich des Wienflusses und bei den Regenüberläufen des Kanalnetzes, andererseits Unfälle, die Fluchtmöglichkeiten und Sperren, welche den Zutritt u.a. bei Erhaltungsarbeiten verhindern sollen, erkannt.

Im Sicherheitskonzept wurde u.a. festgehalten, dass auf dem Bedienungsweg Kontrollfahrten in Abständen von höchstens sechs Wochen bzw. nach jedem Ereignis, bei welchem angenommen werden kann, dass Beeinträchtigungen für die Benutzbarkeit gegeben sind, durchgeführt werden müssen. Die Kontrollfahrten müssen nachweislich schriftlich festgehalten werden.

Ebenso wurde festgehalten, dass die Warneinrichtungen, mit Ausnahme der Beschallung, täglich vor Ort auf ihre Funktion geprüft werden müssen.



Die Datenübertragung von der Wehrwarte in der Wienflussaufsicht zum jeweiligen Standort musste wöchentlich auf ihre Funktion geprüft werden. Auch dies war schriftlich zu protokollieren.

#### **6.4 Sicherheitseinrichtungen 2005**

Das Sicherheitskonzept beinhaltete zu errichtende Sicherheitseinrichtungen. Zur Alarmierung im Gefahrenfall waren u.a. die Montage von Lautsprechern und Anzeigetafeln mit Warnblinkern bei den Brücken und Rampen derart vorgeschrieben, dass in allen Bereichen zumindest eine Tafel sichtbar war. Darüber hinaus bestand die Verpflichtung, bei allen Rampen und im Bereich des Bedienungsweges Fluchtwegtafeln in Abständen von maximal 50 m anzubringen, welche die Richtung des kürzesten Weges zum nächsten Ausgang anzeigen sollten.

Die Aufstellung von Hinweistafeln bei allen Zufahrten, welche die Verhaltensregeln für die Nutzung des Bedienungsweges beschreiben und die Notfallnummern der Feuerwehr, Rettung und Polizei anzeigen, wurde ebenfalls vorgeschrieben. Die Zugänge waren mittels Schranken oder Tore versperrbar auszuführen, um im Alarmfall die Zugänglichkeit für Radfahrerinnen bzw. Radfahrer und Fußgängerinnen bzw. Fußgänger zu unterbinden.

Bei einem Höhenunterschied des Bedienungsweges von 15 cm bis 50 cm zur Wienflusssohle wurde das Auftragen einer Sicherheitslinie im Abstand von 25 cm zur Höhenkante gefordert. Bei Höhendifferenzen von mehr als 50 cm waren Absturzsicherungen mit einer Höhe von mindestens 120 cm vorzusehen.

#### **6.5 Alarmierung und Räumung des Bedienungsweges**

Die Auslösung aller Sicherheits- und Alarmeinrichtungen im Bereich des Bedienungsweges erfolgte automatisch durch Regensensoren bzw. Pegel, welche sich im Einzugsgebiet des Wienflusses befinden. Die geforderte Vorwarnzeit, welche das sichere Verlassen des Bedienungsweges ermöglichen sollte, betrug mindestens 15 Minuten. Im Gefahrenfall war die Alarmierung über Anzeigetafeln mit Warnblinkern am Bedienungsweg und bei den Brücken bzw. Rampen und zusätzlich durch Lautsprecherdurchsagen

in mehreren Sprachen, bei welchen alle Personen aufgefordert werden das Wienflussbett zu verlassen, wahrnehmbar.

Im Alarmfall wurde die Magistratsabteilung 45 automatisch verständigt. Die Alarmierung der Magistratsabteilung 68, der Wiener Berufsfeuerwehr, erfolgte bei Nichtbetätigung eines Interventionsschalters durch die Magistratsabteilung 45. Die Exekutive sollte im Bedarfsfall durch die Magistratsabteilung 68 benachrichtigt werden.

Nach einer ausgelösten Alarmierung erfolgte umgehend die Räumung des Bedienungsweges durch die Magistratsabteilung 45, erforderlichenfalls mithilfe der Magistratsabteilung 68. Die Exekutive wurde, u.a. bei Verharren uneinsichtiger Nutzerinnen bzw. Nutzer, angefordert. Im Anschluss an die Räumung musste durch die Einsatzdienststellen die vollständige Räumung verifiziert werden.

War der Bedienungsweg im Wienflussbett ohnehin gesperrt, erfolgte bei Hochwassergefahr keine Auslösung der Warnanlagen.

### **6.6 Kollaudierungsbescheid 2006**

Die Magistratsabteilung 58 bestätigte mit Ausnahme geringfügiger Abweichungen mit Bescheid vom 7. Dezember 2006 die bescheidgemäße Ausführung des Bedienungsweges einschließlich der Alarm- und Sicherheitseinrichtungen. Die Abweichungen betrafen die Errichtung zusätzlicher Schranken, die Verlängerung des Bedienungsweges von der "Wolf in der Au - Brücke" bis zum Areal der Wienflussaufsicht und die Änderungen der Öffnungszeiten.

### **6.7 Praktische Umsetzung des Sicherheitskonzeptes**

Von der Magistratsabteilung 45, welche für die Umsetzung des Sicherheitskonzeptes zuständig war, wurde zur Überwachung des Bedienungsweges ein sogenannter Sicherheitsdienst geschaffen und zusätzlich ein privater Wachdienst beauftragt. Der Sicherheitsdienst bestand aus Mitarbeitenden der eigenen Dienststelle, deren überwachende Tätigkeiten in einer Dienstanweisung festgelegt wurden.

Diese Dienstanweisung beinhaltete eine genaue Beschreibung der Durchführung der Überwachungs- und Kontrolltätigkeiten durch die diensthabenden Mitarbeitenden. Ebenso wurde darin eine umfassende Dokumentation der Überwachungstätigkeiten vorgeschrieben. Die täglichen Kontrollen und Ereignisse mussten im sogenannten Protokollbuch *"Bedienungsweg Wienfluss - Hackinger Steg bis Wienflussaufsicht"* eingetragen werden. In der Dienstanweisung wurde auch die Vorgehensweise für die diensthabenden Mitarbeitenden bei Räumungen wegen Überflutungsgefahr, bei Betriebsausfall der Prognose- oder Alarmanlage, bei Betriebsfahrten oder Arbeiten im Wienflussbett und bei Schließen des Weges in den Abendstunden detailliert beschrieben. Des Weiteren wurde festgehalten, wie die Freigabe des Bedienungsweges nach einer Räumung oder Sperre zu erfolgen hat.

Wie bereits erwähnt, wurde von der Magistratsabteilung 45 zusätzlich noch ein privater Wachdienst zur Unterstützung der diensthabenden Personen eingerichtet. Dieser wurde u.a. für Kontrollfahrten mit dem Fahrrad während der Öffnungszeiten und das Öffnen und Schließen des Weges eingesetzt. Des Weiteren war dieser autorisiert, Personen mit motorisierten Fahrzeugen des Weges zu verweisen und andere, welche den Bedienungsweg in Richtung des Flussbettes verließen, zu ermahnen. Beim Antreffen von nicht zurechnungsfähigen, wie z.B. betrunkenen Personen, musste vom Wachdienst die Exekutive verständigt werden.

Der Stadtrechnungshof Wien nahm stichprobenweise Einsicht in die von der Wienflussaufsicht der Magistratsabteilung 45 geführten Protokolle und stellte fest, dass die Eintragungen umfangreich und nachvollziehbar geführt wurden.

Dem Stadtrechnungshof Wien erschien die Umsetzung des Sicherheitskonzeptes durch die Magistratsabteilung 45 für den Abschnitt des Bedienungsweges von der *"Wolf in der Au - Brücke"* bis zum Hackinger Steg als angemessen und zielführend.

## **7. Bedienungsweg vom Hackinger Steg bis Kennedybrücke**

Im Jahr 2007 wurde eine Verlängerung des Bedienungsweges vom Hackinger Steg bis zur Kennedybrücke in Planung genommen.

### **7.1 Wirtschaftlichkeitsbesprechung 2009**

Im Aktenvermerk der Wirtschaftlichkeitsbesprechung am 27. August 2009 für den Bedienungsweg vom Hackinger Steg bis Kennedybrücke wurde dieses Projekt erstmals als Teil des "*Wiental-Highway's*" bezeichnet. Dieses Projekt sollte in seiner Endausbaustufe eine nahezu kreuzungslose Radwegverbindung aus dem Stadtinneren bis zu den Erholungsgebieten im Westen Wiens schaffen.

Darüber hinaus wurde festgehalten, dass sowohl dem bestehenden, als auch dem projektierten "*Wiental-Highway*", ein einheitliches Betriebs- und Sicherheitskonzept zugrunde gelegt werden sollte. Dieses sah u.a. vor, dass das bereits erprobte Betriebskonzept vom Bereich der "Wolf in der Au - Brücke" bis zum Hackinger Steg mit einigen Adaptierungen übernommen werden soll. Die Benützung war vorerst weiterhin nur im Zeitraum vom 21. März bis 31. Oktober des jeweiligen Jahres, zwischen 6.00 Uhr und 21.00 Uhr, vorgesehen.

### **7.2 Betriebskonzept - Wirtschaftlichkeitsbesprechung**

Das adaptierte Sicherheitskonzept sah u.a. vor, dass die Regelung für die Öffnung und Sperre des Bedienungsweges durch zentral gesteuerte Schrankenanlagen erfolgen sollte. Außerdem sollte der "*Wiental-Highway*" mit einem Vorwarnsystem ausgestattet werden, welches bei einer Sperre infolge von Hochwasser aktiviert wird und weiterhin mit optischen und akustischen Signalen die Benutzerinnen bzw. Benutzer rechtzeitig zum Verlassen des Wienflussbettes auffordert.

Die Errichtungskosten wurden mit 5,34 Mio. EUR (diese und alle weiteren Angaben inkl. USt) angegeben. Diese beinhalteten die Planungs- und Bauleistungen, die Bodenmarkierungsarbeiten, die Kosten für die Verkehrslichtsignalanlagen und die Erstellung des neuen Sicherheitskonzeptes. Als jährliche Folgekosten wurden für die bauliche Erhaltung 14.500,-- EUR und für die Erhaltung der Alarmierungseinrichtungen 70.000,-- EUR angegeben.

### **7.3 Wasserrechtliche Bewilligung 2010**

Das Ansuchen um wasserrechtliche Bewilligung zur Errichtung der Verlängerung des bestehenden Bedienungsweges wurde am 18. November 2009 von der Magistratsabteilung 29 bei der Wasserrechtsbehörde eingebracht. Die Verlängerung erstreckte sich über eine Strecke von rd. 3,30 km. Mit demselben Schreiben wurde bereits der geplante Baubeginn mit April 2010 bekannt gegeben. Der Baubeginn erfolgte gemäß der Magistratsabteilung 29 am 19. April 2010, als Bauende wurde der 1. Oktober 2010 angegeben. In Ergänzung zu diesem Ansuchen übermittelte die Magistratsabteilung 45 am darauffolgenden Tag ein eigenes Ansuchen um Bewilligung des Sicherheitskonzeptes für den verlängerten Radweg.

Am 31. März 2010 wurde die wasserrechtliche Genehmigung für die Errichtung eines Bedienungsweges im Bereich zwischen Hackinger Steg und Kennedybrücke erlassen. Der Bescheid richtete sich an die antragstellende Magistratsabteilung 29.

Bezug nehmend auf das Betriebs- und Sicherheitskonzept hielt die Magistratsabteilung 58 im Bescheid fest, dass jenes des ersten Abschnittes fortgesetzt werden muss. Der geplante Bedienungsweg war somit mit optischen und akustischen Warnsignalen, welche zum Verlassen des Wienflussbettes bei Hochwassergefahr auffordern und die weitere Benützung des Weges untersagen, auszustatten. Die neuen Zugänge mussten ebenfalls mit Schrankenanlagen ausgestattet werden, welche im Alarmfall ferngesteuert geschlossen werden konnten.

### **7.4 Kollaudierungsbescheid 2012**

Hinsichtlich der Verkehrsfreigabe des Bedienungsweges suchte die Magistratsabteilung 29 am 13. August 2010 um wasserrechtliche Kollaudierung bei der Magistratsabteilung 58 an. In diesem Zusammenhang stellte die Magistratsabteilung 29 fest, dass das durch die Magistratsabteilung 45 eingereichte Sicherheitskonzept vorerst nicht ausgeführt wurde.

Die Magistratsabteilung 45 wiederum beantragte, u.a. mit der Begründung hoher Folgekosten, im Zuge des Kollaudierungsverfahrens zur Verlängerung des Weges die Abän-

derung des genehmigten Sicherheitskonzeptes. Am 17. Dezember 2010 suchte die Magistratsabteilung 45 bei der Magistratsabteilung 58 um wasserrechtliche Bewilligung des geänderten Sicherheitskonzeptes an. Dieses ersetzte das mit Bescheid vom 7. Dezember 2006 genehmigte Konzept vollinhaltlich und sollte für den Bereich der Wienflussaufsicht bis zur Kennedybrücke gelten, also für die gesamte Strecke des Rad- und Fußweges.

Am 1. Februar 2012 wurde von der Magistratsabteilung 58 ein Bescheid erlassen, in welchem die Änderungen gegenüber den wasserrechtlichen Bewilligungen vom 30. März 2005 und vom 31. März 2010 genehmigt wurden. Weiters wurde die Fertigstellung des Projekts zwischen Hackinger Steg und Kennedybrücke und der oben genannten bewilligten Änderungen festgestellt. Die Rechtskraft des oben genannten Bescheides mit 24. Februar 2012 wurde in einem Aktenvermerk vom 11. Oktober 2012 festgehalten.

## **7.5 Aktuell geltendes Sicherheitskonzept**

### **7.5.1 Änderungen des eingereichten Sicherheitskonzeptes**

Die im Zuge des Kollaudierungsverfahrens beantragten Änderungen des Sicherheitskonzeptes bezweckten einerseits die Möglichkeit den Weg künftig ganzjährig zu öffnen, andererseits die Betriebskosten zu reduzieren. Die täglichen Öffnungszeiten wurden an die jeweilige, der Jahreszeit entsprechenden Länge des Tageslichtes angepasst. Die ursprünglich vorgesehenen optischen und akustischen Warnsignale, welche zum Verlassen des Wienflusses bei Hochwassergefahr auffordern und die Benützung des Weges untersagen sollten, wurden nicht ausgeführt. Anstelle dieser Warneinrichtungen wurde ein Sicherheitsdienst installiert, welcher den Bedienungsweg regelmäßig befährt und im Alarmfall für ein reibungsloses Verlassen des Gefahrenbereichs zu sorgen hat.

Die Schranken bei den Zugängen zum Bedienungsweg sollten im Alarmfall nicht ferngesteuert geschlossen werden, sondern mussten weiterhin händisch bedient werden. Die Oberflächen der Böschungen im Bereich der Rampe bei der St. Veiter Brücke wurden mit einer Spritzbetonschale anstatt mit Natursteinmauerwerk verkleidet. Die Abschrägung entlang des Wienflussweges zur Überwindung des Höhenunterschiedes

zwischen Weg und Gewässersohle wurde nicht gepflastert, sondern als Betonfläche ausgeführt.

### **7.5.2 Gefahrenpotenziale**

Das Sicherheitskonzept baute einerseits auf das Gefahrenpotenzial der Hochwassergefahr im Zulaufbereich des Wienflusses und andererseits auf die Hochwassergefahr bei den Regenüberläufen des Kanalnetzes in den Wienfluss auf. Zusätzlich wurde die erhöhte Rutsch- und Vereisungsgefahr, durch die Nähe zum Wasser und das Mikroklima im Flussbett berücksichtigt.

### **7.5.3 Betriebszeiten**

Aufgrund der fehlenden Beleuchtung im Flussbett wurden die täglichen Öffnungszeiten an die jeweilig jahreszeitliche Tageslichtlänge angepasst und galten für den gesamten Bereich des Bedienungsweges von der Wehranlage Auhof bis zur Kennedybrücke.

Der Bedienungsweg muss bei Hochwassergefahr, Starkregen, Schnee- und Eislage ohne winterliche Betreuung, Service- und Instandhaltungsarbeiten, Dunkelheit und Betriebsstörungen an den Sicherheitseinrichtungen gesperrt werden (Vollsperrung bzw. Sperrung von Teilbereichen).

### **7.5.4 Informationsanzeigen**

Entsprechend der wasserrechtlichen Genehmigung waren an allen Zufahrten (Rampen) Informationstafeln aufzustellen, welche über die Hochwassergefahr und den damit verbundenen Verhaltensregeln Auskunft geben. Sie waren in Kombination mit einer Schrankenanlage herzustellen.

Um auf die Gefahren von Rampen bei nicht behindertengerechter Steigung von über 4 % hinzuweisen, wurde die Aufstellung von diesbezüglichen Informationstafeln bei Ein- und Ausgängen vorgeschrieben. Ferner waren alle Betriebsrampen jeweils an den Zu- und Ausgängen mit Hinweistafeln "*Betreten Verboten*" auszustatten.

### **7.5.5 Fluchtwegkennzeichnung**

Das Fluchtwegkonzept wurde mit der Prämisse erstellt, eine Fluchtmöglichkeit innerhalb einer Hochwasservorwarnzeit von 30 Minuten für alle Personen zu gewährleisten. Menschen mit Behinderungen muss von den Mitarbeitenden der Magistratsabteilung 45 im Zuge einer Räumung Hilfestellung geleistet werden. Eine durchgängige Beschilderung der Fluchtwege bis zu den nächstgelegenen Rampen (ausgenommen Betriebsrampen) und Fluchtwegschilder im Bereich der Ausgänge zu den Rampen waren vorzusehen. Um eine sichere Orientierung der Benutzerinnen bzw. Benutzer zu gewährleisten, wurde die Montage von zusätzlich zwei Fluchtwegschildern zwischen zwei Rampen vorgeschrieben.

### **7.5.6 Schrankenanlagen**

Bei allen Zugängen und Betriebsrampen des Bedienungsweges war je eine Schrankenanlage zu errichten. Damit wird im Alarmfall oder bei sonstigen Sperrungen und Betriebseinschränkungen die Zugänglichkeit für alle Benutzerinnen bzw. Benutzer verhindert. Alle Schrankenanlagen müssen mit einer selbstständig wirksamen Schließvorrichtung ausgestattet sein. Bei jeder Schrankenanlage ist die Montage eines Schildes mit dem Hinweis, dass bei geschlossenem Schranken der Zugang verboten ist, vorgeschrieben. Das sogenannte Wiener Einheitszylindersystem (WEZ 2000) ist zum Versperren aller Schranken zu verwenden. Um eine uneingeschränkte Zutrittsmöglichkeit bei offenen Schrankenanlagen zu gewährleisten, ist die lichte Durchgangsbreite von mindestens 1 m zu allen Rampen einzuhalten.

### **7.5.7 Voll- und Teilsperren**

Bei einer Vollsperrung, welche beispielsweise bei einem bevorstehenden Hochwasserereignis erforderlich wird, muss der gesamte Bedienungsweg gesperrt werden. Eine Teilsperre ergibt sich z.B. bei Starkniederschlägen und einer darauffolgenden Regenwasserentlastung über die Kanalauslässe. Wenn die Niederschläge beispielsweise nur im 13. oder 14. Wiener Gemeindebezirk auftreten, ist es möglich, dass es nur zu einem Anstieg des Wasserspiegels im Wienfluss zwischen dem Hackinger Steg und der Kennedybrücke kommt. Unter diesem Umstand muss nur dieser Bereich gesperrt werden, während der Bereich zwischen Auhof und Hackinger Steg geöffnet bleiben kann.



### **7.5.8 Alarmierung und Räumung im Hochwasserfall**

Die Auslösung aller Alarmierungseinrichtungen in der Wienflussaufsicht der Magistratsabteilung 45 erfolgt automatisch durch Regensensoren bzw. aufgrund von Pegelmessständen im Einzugsgebiet des Wienflusses. Darunter fällt auch die automatische Alarmierung der Bediensteten der Magistratsabteilung 45. Zusätzlich wurde eine Kooperation mit der ZAMG abgeschlossen, in welcher vereinbart wurde, dass bei einem drohenden Starkregenereignis eine Vorwarnung mittels SMS bzw. Fax direkt an das Sicherheitspersonal erfolgt. Auch in diesem Fall wird der Bedienungsweg sofort gesperrt.

Die Sperre und Räumung des Bedienungsweges hat durch die Magistratsabteilung 45 zu erfolgen. Nach der Sperre aller Zugänge muss eine Überprüfung der vollständigen Räumung im gesamten Bereich des Bedienungsweges von der Magistratsabteilung 45 durchgeführt werden. Im Bedarfsfall soll die Hilfe der Magistratsabteilung 68 in Anspruch genommen werden.

### **7.5.9 Freigabe des Bedienungsweges**

Die Sperre des Bedienungsweges darf lt. Sicherheitskonzept aufgehoben werden, wenn keine Hochwassergefahr mehr besteht, alle Einrichtungen auf ihre Funktionstüchtigkeit überprüft wurden, allenfalls erforderliche Sanierungsarbeiten durchgeführt wurden, eine Entwarnung durch die ZAMG erfolgt und keine Überflutung des Bedienungsweges gegeben ist.

### **7.5.10 Kontrollfahrten**

Kontrollfahrten müssen im gesamten Bereich des Bedienungsweges in Abständen von höchstens sechs Wochen erfolgen. Ebenso müssen Kontrollfahrten nach jedem Ereignis, bei welchem anzunehmen ist, dass Beeinträchtigungen bzw. die Unbenutzbarkeit für Benutzerinnen bzw. Benutzer gegeben sind, durchgeführt werden. Kontrollfahrten sind nachweislich schriftlich festzuhalten.

### **7.5.11 Funktionsfähigkeit der Sicherheitseinrichtungen**

Die Pegel- und Niederschlagsmesser sind wiederkehrend in einem zeitlichen Abstand von höchstens vier Wochen auf ihre Funktion zu prüfen. Alle Maßnahmen betreffend die Wartung, Kontrolle und besonderer Vorkommnisse müssen in einem Protokoll festgehalten werden.

### **7.5.12 Betriebsordnung**

Im Zuge der täglichen Öffnung des Bedienungsweges ist von Mitarbeitenden der Magistratsabteilung 45 eine Morgenkontrolle durchzuführen. Bei Funktionsstörungen von zwei Pegel- bzw. Niederschlagsmessern, bei Schäden bzw. bei Unbenutzbarkeit des Weges und beim Befahren durch Service- und Einsatzfahrzeuge ist der Bedienungsweg sofort zu sperren. Des Weiteren sind beim Eintreten der Dunkelheit alle Zufahrten zu sperren.

### **7.5.13 Aufgaben der Magistratsabteilung 45**

Im Sicherheitskonzept wurden u.a. folgende Aufgaben angeführt, welche seitens oder im Auftrag der Magistratsabteilung 45 durchzuführen sind:

- Anwesenheitsdienst während der täglichen Öffnungszeiten,
- Entgegennahme der automatischen Alarmierung und im Bedarfsfall, Weitergabe an die Wiener Feuerwehr,
- Festlegung von Notfallereignissen bei Störungen der Alarm- und Sicherheitseinrichtungen,
- Einleitung von sonstigen Maßnahmen bei Ereignissen und Störungen gemäß Alarmplan,
- Hilfestellung bei der Evakuierung von Menschen mit Behinderungen,
- Veranlassung aller Maßnahmen für die Wiederinbetriebnahme nach Hochwasser, Schäden oder Funktionsstörungen,
- Instandhaltung der Anlagen,
- Öffnung und Schließung der Schrankenanlagen,
- Winterliche Betreuung,
- Festlegung von Details im Zuge von Dienstanweisungen.

## **8. Dienstanweisung der Magistratsabteilung 45**

Vom Abteilungsleiter der Magistratsabteilung 45 wurde auf Grundlage des genehmigten Sicherheitskonzeptes eine Dienstanweisung für alle Bediensteten, welche dem Dienst am Bedienungsweg Wienfluss zugeteilt werden, erlassen. Die letztgültige Dienstanweisung trat am 12. April 2012 in Kraft.

In dieser Dienstanweisung wurde festgehalten, dass die selbstschließenden Schranken beim Schließen nicht versperrt werden sollen, um die jederzeitige Fluchtmöglichkeit zu gewährleisten. Des Weiteren werden die Öffnungszeiten des Weges angegeben und die technische Ausstattung für die Diensthabenden angeführt. Dazu gehört, neben den Dienstfahrrädern, auch ein Dienstwagen, welcher bei widrigen Witterungsbedingungen und bei Hochwassersperrfahrten verwendet werden kann.

Zusätzlich wurden u.a. der Dienstablauf, die Entscheidungsparameter zur Öffnung und Schließung sowie zur Freigabe des Bedienungsweges festgehalten. Diese sind der Zustand des Weges, die Wetterprognose und die Daten der Niederschlagsmesser und Gewässerpegel im Einzugsgebiet des Wienflusses. Ebenso wurden die Tätigkeiten der Diensthabenden, speziell im Fall einer Räumung des Weges bei Überflutungsgefahr, deren Dokumentation sowie die Maßnahmen bei Mängeln und Schäden in der Dienstanweisung beschrieben.

Die stichprobenweise Einsicht des Stadtrechnungshofes Wien in die Dokumentationen der Magistratsabteilung 45 zeigte, dass die Aufzeichnungen übersichtlich und in umfangreicher Form erfolgten.

## **9. Sicherheitsdienst**

Die Magistratsabteilung 45 teilte dem Stadtrechnungshof Wien mit, dass die Kontrollen des gesamten Bedienungsweges von der Magistratsabteilung 45 durchgeführt werden. Die Tätigkeit besteht u.a. darin, dass in regelmäßigen Abständen von zwei Diensthabenden der Bedienungsweg mit Fahrrädern befahren wird und alle Sicherheitseinrichtungen laufend kontrolliert werden. Dazu gehört auch die Überprüfung der Absperrung

der Schrankenanlagen der nicht öffentlich zugänglichen Rampen. Mängel, Beschädigungen bzw. außergewöhnliche Ereignisse müssen innerhalb der Magistratsabteilung 45 ehestens weitergeleitet werden. Der Sicherheitsdienst muss im Anlassfall für Hilfe und Unterstützung der Benutzerinnen bzw. Benutzer sorgen. Bei Hochwassergefahr erfolgen die Räumung, die abschließende Kontrolle und das Absperren des Bedienungsweges durch den Sicherheitsdienst.

## **10. Machbarkeitsstudie 2014**

Im Jahr 2014 wurde von der Magistratsabteilung 45 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, um weitere Verbesserungen des Sicherheitskonzeptes auszuloten. Diese Studie wurde von einem Ziviltechnikerbüro für Verkehrsplanung mit einer Rechtsanwaltskanzlei in enger Zusammenarbeit mit der Magistratsabteilung 45 erstellt.

Der Auftrag umfasste die Überprüfung von Optimierungsmöglichkeiten des Sicherheitskonzeptes unter Berücksichtigung der rechtlichen Situation. Weiters waren bauliche, organisatorische und eventuell technische Maßnahmen zu konzipieren, welche geeignet sind, das derzeitige Sicherheitsniveau für die Benutzerinnen bzw. Benutzer zu erhalten, den Personaleinsatz zu verringern und damit Kosten einzusparen.

10.1 Als Varianten wurden der bestehende Zustand, die Räumung des Weges mittels optischer und akustischer Anlagen einschließlich der automatischen Öffnung und Sperre der Schranken, die Benützung auf eigene Gefahr und die Variante "Eigenverantwortung" untersucht. Bei der letztgenannten Variante sollen zwar Öffnungszeiten definiert werden, der Weg aber im Regelfall unversperrt bleiben und der Zugang eigenverantwortlich erfolgen.

Zur Optimierung des Personaleinsatzes wurden zusätzlich mögliche Betriebsfälle definiert, welche aber in den weiteren Ausführungen bzw. Bewertungen keine Berücksichtigung fanden. Genauer wurden die Betriebsfälle "*Schönwetterprognose*" mit geringem bzw. keinem Personaleinsatz vor Ort, der Betriebsfall "*Mäßiges Wetter*" mit erhöhter Bereitschaft und der Betriebsfall "*Schlechtwetter*" mit maximalem Personaleinsatz untersucht.

10.2 Ferner war festzuhalten, dass in der Studie beispielsweise bei der Variante mit der *"automatischen Öffnung und Sperre der Schranken"* Anlagen definiert wurden, die bereits im zweiten Abschnitt vom Hackinger Steg bis zur Kennedybrücke erstmalig überlegt wurden. Zu diesen gehörten u.a. die optischen und akustischen Warnanlagen, welche aber im Zuge der Verlängerung bis zur Kennedybrücke ausdrücklich verworfen wurden.

10.3 Bei der Variante *"Eigenverantwortung"* wurde davon ausgegangen, dass nur verantwortungsbewusste Personen den Bedienungsweg benützen. Aus Sicht des Stadtrechnungshofes Wien muss aber davon ausgegangen werden, dass auch Kinder und unmündige Personen den Bedienungsweg benützen oder auch sehbehinderte Menschen, für welche die Anzeige der Hochwassergefahr mittels Sitzsteinen problematisch sein kann.

10.4 Als Conclusio der Machbarkeitsstudie fand sich lediglich der Absatz, dass *"In Gesprächen mit den Vertretern der Stadt Wien - Magistratsabteilung 45 und Erörterungen der Vor- und Nachteile einzelner Varianten, Maßnahmen bzw. denkbarer Alternativen die Variante 'Eigenverantwortung' mit Sperre bei Hochwasser, als jene Variante ausgewählt wurde, die vertieft untersucht werden soll"*. Weitere Bearbeitungsschritte bzw. eine weitere Studie konnten dem Stadtrechnungshof Wien nicht vorgelegt werden.

#### Stellungnahme der Magistratsabteilung 45:

Die Magistratsabteilung 45 hat 2014 eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Die Variante "Eigenverantwortung mit Sperre bei Hochwasser" wurde zur vertiefenden Untersuchung ausgewählt. Die Ergebnisse der vertiefenden Untersuchung sind noch zu diskutieren.

Zusammenfassend wurde daher vom Stadtrechnungshof Wien festgehalten, dass die aufgrund der vertiefenden Untersuchung ausgewählte Variante die Gefahr birgt, dass die Rechtsfolgen bei Unfällen nicht konkret abschätzbar sind.

## **11. Beurteilung der Planungen der Magistratsabteilung 45**

11.1 Im Zuge der Einschau in die vorgelegten Unterlagen zur Vorbereitung, Planung und Durchführung der geprüften Projekte fiel dem Stadtrechnungshof Wien vor allem auf, dass die Einreichunterlagen bzw. Entwürfe aufgrund wechselnder Rahmenbedingungen mehrmals in kurzen Zeitabständen geändert wurden. Dies betraf beispielsweise jene für die Änderungen der Wienflussverordnung. Dies führte nach Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien zu einem erhöhten Kosten- und Zeitaufwand, welcher durch eine intensivere Vorbereitung und Vorabstimmung mit den Fachdienststellen der Stadt Wien zu verhindern gewesen wäre.

### Stellungnahme der Magistratsabteilung 45:

Aus Sicht der Magistratsabteilung 45 waren im Vorfeld die Änderungen der Rahmenbedingungen nicht absehbar, daher waren intensivere Vorbereitungen und Vorabstimmungen mit Fachdienststellen nicht möglich und auch keine Kostenersparnisse zu erwarten.

11.2 Obwohl der Bedienungsweg seit fast mehr als zehn Jahren für die Öffentlichkeit zugänglich ist, wurde insbesondere das Sicherheitskonzept immer wieder geändert. Dadurch wurden die technischen Sicherheitseinrichtungen immer wieder reduziert und u.a. durch erhöhten Personaleinsatz ausgeglichen. Diese Maßnahmen wurden vor allem mit Kosteneinsparungen begründet.

Von der Dienststelle konnten dem Stadtrechnungshof Wien für etwaige geplante Änderungen zum Prüfungszeitpunkt keine Kostenschätzungen bzw. Wirtschaftlichkeitskonzepte vorgelegt werden.

Aus Sicht des Stadtrechnungshofes Wien wäre vor einer vertieften Variantenuntersuchung eine grundsätzliche Prüfung durch die Magistratsabteilung 45 mit den zuständigen Fachdienststellen in rechtlicher, technischer und finanzieller Hinsicht erforderlich. In dieser wäre zu untersuchen, ob ein preiswerteres bzw. reduziertes Sicherheitskonzept,

ohne Einschränkungen der Sicherheit für die Benützenten, überhaupt möglich ist. Erst nach Vorliegen einer positiven Beurteilung aller Fachdienststellen sollte ein neues Konzept für den gesamten Rad- und Fußweg ausgearbeitet werden.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl daher die generelle Sinnhaftigkeit eines neuen Sicherheitskonzeptes zu prüfen und im Fall eines positiven Ergebnisses, ein solches in Abstimmung mit den Fachdienststellen der Stadt Wien, in rechtlicher, technischer und finanzieller Hinsicht zu erstellen.

#### Stellungnahme der Magistratsabteilung 45:

Der Magistratsabteilung 45 ist bewusst, dass eine Abstimmung mit Fachdienststellen in rechtlicher, technischer und finanzieller Hinsicht erforderlich ist. Diese Abstimmung erfolgt im Zuge der vertieften Untersuchung.

## **12. Begehungen durch den Stadtrechnungshof Wien**

Der Stadtrechnungshof Wien besichtigte mit Mitarbeitern der Magistratsabteilung 45 im Sommer 2015 den Bedienungsweg. Beginnend bei der Rampe im Bereich der Kennedybrücke wurde der Rad- und Fußweg samt den Rampenanlagen bis zur "Wolf in der Au - Brücke" begangen und die Verkehrssituation samt den bestehenden Sicherheits- einrichtungen bzw. Sicherheitsanlagen in Augenschein genommen.

12.1 Im Zugangsbereich des Bedienungsweges, flussabwärts der Kennedybrücke, war eine Informationstafel aufgestellt. Diese zeigte einen Lageplan des Weges und einen Längsschnitt mit den Distanzen zwischen den möglichen Ausgängen bzw. Rampenanlagen zum Verlassen des Bedienungsweges. Weiters wurden einige Hinweise, wie z.B. *"Hunde an der Leine führen oder Beißkorb anlegen"*, für Radfahrerinnen bzw. Radfahrer *"Achten sie auf ihre Geschwindigkeit"*, *"bei Glatteis und Schneelage geschlossen"* angeführt. Auf der Informationstafel wurde u.a. auch darauf hingewiesen, dass die Öffnungszeiten über Facebook abrufbar sind. Die Facebook-Adresse und die Telefonnummer eines Infobandes wurden angegeben.

Auf einer weiteren Hinweistafel (s. Abb. 1) wurde u.a. vermerkt *"HOCHWASSER-GEFAHR, Das Benutzen für Fußgänger und Radfahrer ist für die Dauer der Öffnungszeiten möglich"*.

Abbildung 1: Hinweistafel im Zugangsbereich bei der Kennedybrücke



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Für den Stadtrechnungshof Wien war nicht nachvollziehbar, warum auf den Informations- bzw. Hinweistafeln der Magistratsabteilung 45 zwar auf die Hochwassergefahr hingewiesen wird und die Benützung auf gewisse Zeiten eingeschränkt wurde, aber diese nicht vor Ort angegeben werden. Es kann aus Sicht des Stadtrechnungshofes Wien nicht davon ausgegangen werden, dass jede Benutzerin bzw. jeder Benutzer des Bedienungsweges ein Telefon bei sich trägt bzw. bei Facebook registriert ist. Wenn auch diese Möglichkeit als Zusatzmaßnahme sinnvoll zu bewerten war, erschien sie allerdings als Hauptinformationsquelle unzureichend.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, die für die Benützung geltenden Öffnungszeiten an allen öffentlichen Zugängen sichtbar anzugeben.

#### Stellungnahme der Magistratsabteilung 45:

Die detaillierten Öffnungszeiten waren bei den Zugängen anfangs angeschlagen. Die Öffnungszeiten wurden entsprechend diverser



Wünsche öfters geändert. Die Nutzerinnen bzw. Nutzer fanden die vielen Zeilen der sich nach der jahreszeitlichen Tageslänge richtenden Öffnungszeiten irritierend (bis zu elf unterschiedliche Zeiten, z.B. 1. Mai bis 31. Mai 7.00 Uhr bis 20.30 Uhr etc.). In weiterer Folge wurden auch aus Kostenüberlegungen die Tafeln nicht mehr aktualisiert.

Die Magistratsabteilung 45 setzt mit Tonband und Facebook auf moderne Kommunikationsmittel. Hinweistafeln bei den Zugängen können nur über fixe nächtliche Sperrzeiten Auskunft geben. Die Magistratsabteilung 45 bietet aber mit ihrem System das Service an, mittels Tonband und Facebook immer situationsaktuell den Status des Weges bekannt zu geben! Abseits der nächtlichen Sperrungen gibt es schließlich Sperrungen wegen winterlicher Verhältnisse, Hochwassergefahr und Instandsetzungsarbeiten. Dieses smarte Service erlaubt den Nutzerinnen bzw. Nutzern bereits vor der Anfahrt zum Wienflussweg festzustellen, ob der Weg geöffnet oder geschlossen ist und ermöglicht dadurch eine individuelle Planung! Seit der Umstellung auf die smarten Angebote Tonband und Facebook gibt es keine Beschwerden zur Kundmachung der Öffnungszeiten mehr.

Aus Anlass der Prüfung wurden bei den Schranken nun Schilder mit dem Text "Bei Dunkelheit, winterlichen Verhältnissen und Hochwassergefahr geschlossen" angebracht und damit auch an der Anlage selbst auf die nächtlichen Sperrungen hingewiesen.

12.2 Entsprechend dem wasserrechtlich vorgeschriebenen Sicherheitskonzept müssen im Zugangsbereich aller Rampen Informationstafeln zur Hochwassergefahr in Kombination mit einer Schrankenanlage montiert werden. Bei den Begehungen zeigte sich, dass dieser Verpflichtung durchwegs entsprochen wurde. Weiters muss bei allen Schrankenanlagen ein Schild mit dem Hinweis, dass bei geschlossenem Schranken der Zugang

verboten ist, montiert sein. Bei den vom Stadtrechnungshof Wien besichtigten Schrankenanlagen waren diese Hinweisschilder allerdings nicht vorhanden.

Es wurde daher empfohlen das vorgeschriebene Hinweisschild, dass bei geschlossenem Schranken der Zugang verboten ist, bei allen Schrankenanlagen zu montieren.

12.3 Die nicht öffentlich zugänglichen Rampenanlagen, sogenannte Betriebsrampen, müssen entsprechend dem wasserrechtlich vorgeschriebenen Sicherheitskonzept mittels Schrankenanlagen in den Zu- und Ausgangsbereichen abgesperrt werden. Ebenso muss in beiden Bereichen ein Schild, welches auf das Verbot des Betretens der Betriebsrampe hinweist, montiert sein. Der Ortsaugenschein des Stadtrechnungshofes Wien zeigte, dass nur in den Ausgangsbereichen mancher Betriebsrampen dieses Verbotsschild montiert war. Im Zugangsbereich der besichtigten Betriebsrampen fehlte das Schild "*Betreteten verboten*".

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl die Montage der vorgeschriebenen Tafel "*Betreteten Verboten*" im Zu- und Ausgangsbereich aller Betriebsrampen.

12.4 Im Ausgangsbereich mancher Betriebsrampen waren Fahrverbotsschilder mit den Zusatztafeln "*Ausgenommen Betriebsfahrzeuge der MA 45*" montiert. Die Fahrverbotschilder waren z.T. mit Farbe beschmiert.

Es wurde daher angeregt, die beschmierten Hinweisschilder zu reinigen oder gegebenenfalls auszutauschen.

12.5 Entsprechend dem wasserrechtlich genehmigten Sicherheitskonzept müssen die sogenannten Betriebsrampen immer versperrt sein. Nur betriebseigenes Personal und Fahrzeuge der Magistratsabteilung 45 dürfen diese Rampen benützen. Die Schrankenanlagen müssen unmittelbar nach der Ein- bzw. Ausfahrt sofort wieder geschlossen werden.

Bei der Begehung durch den Stadtrechnungshof Wien zeigte sich bei der Betriebsrampe auf Höhe der Cumberlandstraße im 14. Wiener Gemeindebezirk allerdings, dass beide Schrankenanlagen geöffnet waren. Des Weiteren konnte festgestellt werden, dass im oberen Zufahrtsbereich das vorgeschriebene Fahrverbotschild und das "Betreten verboten" - Schild, fehlten. Ausschließlich die Tafel, welche auf das gestattete Benützen des Bedienungsweges innerhalb der Öffnungszeiten hinweist, war vorhanden (s. Abb. 2 und Abb. 3).

Abbildungen 2 und 3: Oberer Zugangsbereich der unversperrten Betriebsrampe, Hinweistafel



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Diese Hinweistafel führt nach Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien zu der falschen Annahme, dass diese Rampe einen öffentlichen Zugang darstellt. Dies zeigte sich auch insofern, als bei der Begehung die Betriebsrampe von einer Privatperson benützt wurde.

Dies war aus Sicht des Stadtrechnungshofes Wien auch deshalb gefährlich, da die Betriebsrampen über keine Absturzsicherungen verfügen und die Rampenfahrbahn sehr uneben gepflastert ist. Dadurch besteht eine erhöhte Stolper- und Sturzgefahr.

Die Mitarbeiter der Magistratsabteilung 45 erklärten, dass diese Rampe von einer Auftragnehmerin der Magistratsabteilung 45 verwendet wurde. Obwohl alle Firmen angewiesen werden, die Schrankenanlagen sofort wieder zu schließen, wurde dies in diesem Fall ignoriert.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Magistratsabteilung 45, alle befugten Benutzerinnen bzw. Benutzer der Betriebsrampen auf die Absperrpflicht hinzuweisen. Die Kenntnisnahme sollte von allen, zur Benutzung der Betriebsrampe Befugten, schriftlich bestätigt werden.

Der auf dem Bedienungsweg tätige Sicherheitsdienst wurde daraufhin sofort telefonisch angewiesen, die Schrankenanlagen zu schließen. Der Stadtrechnungshof Wien wies darauf hin, dass Unfälle von betriebsfremden Personen auf nicht versperrten Betriebsrampen zu rechtlichen Folgen führen können.

#### Stellungnahme der Magistratsabteilung 45:

Dazu wird bemerkt, dass im Allgemeinen die Schrankenanlagen täglich überprüft werden und die Prüfung dokumentiert wird. Dabei zeigt sich, dass Schranken des Öffneren widerrechtlich geöffnet und in offenem Zustand fixiert werden. Diese Missstände werden jeweils umgehend behoben.

Die Überwachung durch das Sicherheitspersonal kann niemals "lückenlos" erfolgen! Die Überwachungsmodalitäten sind in einer Dienstanweisung klar geregelt. Die Magistratsabteilung 45 betreibt einen durchgehenden Sicherheitsdienst während der Öffnungszeiten. Dieser besteht aus zwei Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeitern, die den Weg bei Öffnung und Schließung und zusätzlich während des Dienstes je nach Tageslänge täglich zwei- bis sechsmal befahren und die Verkehrssicherheit augenscheinlich prüfen.

Darüber hinaus erfolgen in einem Intervall von sechs Wochen detaillierte Prüfungen der Verkehrssicherheit und des baulichen Zustandes. Festgestellte Mängel werden mittels Datenerfassungsgerät vor Ort in eine Mängeldatenbank eingetragen und mit Prioritäten versehen.

Es war der Magistratsabteilung 45 zu empfehlen, die Bediensteten des Sicherheitsdienstes anzuweisen, die Absperrverpflichtung der Schrankenanlagen bei Benützung der Betriebsrampen durch befugte Auftragnehmerinnen bzw. Auftragnehmer, verstärkt zu überprüfen.

12.6 Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass sowohl die vorgeschriebenen Sicherheitslinien bei einem Höhenunterschied des Weges von 15 cm bis 50 cm zum angrenzenden Wienflussbett, als auch die Absturzsicherungen bei Höhendifferenzen von mehr als 50 cm vorhanden waren.

12.7 In gleichmäßigen Abständen wurden entlang des Bedienungsweges Mistkübel und Metallständer zur Entnahme und Entsorgung von Hundekot-Sackerl fix montiert (s. Abb. 4). Diese widerstehen lt. Aussage der Magistratsabteilung 45 dem Hochwasser und stellen daher kein Sicherheitsrisiko dar.

Abbildung 4: Fix montierte Entnahmesäule und Mistkübel



Quelle: Stadtrechnungshof Wien



12.8 Im flachen und begehbaren Teil des Wienflussbeckens wurden quaderförmige Steine und schwere Holzstämme als Sitzgelegenheit aufgestellt (s. Abb. 5 und Abb. 6). Diese stellen lt. Aussage der Magistratsabteilung 45 keine Abflussbehinderung im Hochwasserfall dar.

Abbildung 5: Holzstämme als Sitzgelegenheit



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Abbildung 6: Sogenannte Sitzsteine



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

12.9 Neben dem Bedienungsweg befindet sich eine Drainageleitung zur Ableitung des, von der Steinböschung abfließenden Niederschlagswassers. Solche Drainageröhre

müssen in einem Schotterbett eingebettet und überdeckt werden. Nur bei ordnungsgemäßer Verlegung wird ein unbehinderter Zufluss zum Rohr gewährleistet. Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass sich die Drainageleitung teilweise an der Oberfläche befand und von Laub und Ästen belegt war. Dadurch wird die Ableitung des Niederschlagswassers behindert und es besteht außerdem die Gefahr, dass Regenereignisse zum Überschwemmen des Bedienungsweges führen. Weiters kann das Drainagerohr an der Oberfläche durch äußere Einflüsse beschädigt werden.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl eine Überprüfung der Einbettung des Drainagerohres zur sicheren Ableitung der Niederschlagswässer.

12.10 In unregelmäßigen Abständen befinden sich steile in die Steinböschung gemauerte Stiegen ohne Handlauf. Diese Stiegenanlagen wurden nach der Errichtung der Wienflussmauer in früheren Zeiten als Auf- und Abgänge verwendet. Gemäß Auskunft der Magistratsabteilung 45 werden diese aber nicht mehr genutzt. Auf Höhe des Bedienungsweges und vor dem oberen Stiegenzugang befanden sich Tafeln mit der Aufschrift "*BETRETEN VERBOTEN*". Das obere Ende der Stiegen war versperrt. Die Hinweistafeln neben dem Bedienungsweg waren teilweise überklebt.

Bei einem weiteren Stiegenaufgang fehlte auf Höhe des Bedienungsweges der Steher mit der Hinweistafel "Betreten verboten". Die Magistratsabteilung 45 erklärte hiezu, dass der Steher bei dem letzten Hochwasserereignis weggerissen wurde.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, das Vorhandensein der vorgeschriebenen Hinweistafeln bei den Stiegenaufgängen zu prüfen und erforderlichenfalls fehlende Tafeln aufzustellen.

12.11 Die Betriebsrampe Höhe Erwin-Puschmann-Gasse im 14. Wiener Gemeindebezirk war mit zwei Schrankenanlagen versperrt. Allerdings fehlte im Bereich des Bedienungsweges der Steher mit dem Fahrverbotsschild und den Zusatztafeln "*Ausgenommen Betriebsfahrzeuge der MA 45*" und "*Betreten verboten*". Die Magistratsabteilung 45 teilte mit, dass dieser Steher ebenso beim letzten Hochwasserereignis abgebrochen ist.

Der Stadtrechnungshof Wien stellte hiezu fest, dass die Magistratsabteilung 45 bescheidgemäß verpflichtet ist, sämtliche, die Sicherheit betreffenden Anlagen, nach einem Schaden umgehend zu reparieren bzw. deren Funktionsfähigkeit zu gewährleisten. Es konnte dem Stadtrechnungshof Wien nicht nachvollziehbar erklärt werden, warum der Verpflichtung in diesem Fall nicht umgehend nachgekommen wurde.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl die erforderlichen Verkehrszeichen und Hinweisschilder bei der Betriebsrampe, Höhe Erwin-Puschmann-Gasse im 14. Wiener Gemeindebezirk, ehestens aufzustellen.

Aufgrund der Tatsache, dass nach einem Hochwasser Steher mit Hinweistafeln abbrechen, empfahl der Stadtrechnungshof Wien, künftig sämtliche für die Sicherheit notwendigen Einrichtungen sofort nach einem Hochwasserereignis zu überprüfen und Schäden gegebenenfalls umgehend zu beheben.

Nach Aussage der Magistratsabteilung 45 brechen die Steher oft nach einem Hochwasserereignis aufgrund von anprallendem Treibgut ab.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl daher zu überprüfen, ob eine widerstandsfähigere Montage der Hinweistafeln bzw. die Aufstellung an einem weniger hochwassergefährdeten Standort möglich wäre.

12.12 Wie bereits erwähnt, wurde im Kollaudierungsbescheid aus dem Jahr 2012 festgehalten, dass Fluchtwegschilder und Hinweistafeln zu montieren sind. Die Magistratsabteilung 45 ist verpflichtet Fluchtwegschilder im Bereich der Ausgänge zu den Rampen aufzustellen. Um eine sichere Orientierung der Benutzerinnen bzw. Benutzer zu den nächstgelegenen Ausgängen zu gewährleisten, müssen zusätzlich zwei Fluchtwegschilder zwischen zwei Rampen montiert werden.

Dem Stadtrechnungshof Wien fiel auf, dass nur im Abschnitt zwischen der "Wolf in der Au - Brücke" und der Wienflussquerung auf Höhe des Hackinger Steges Fluchtweg-



schilder in unregelmäßigen Abständen montiert waren. Diese Schilder waren aber z.T. beschädigt, beschmiert oder überklebt (s. Abb. 7). Der Stadtrechnungshof Wien gewann den Eindruck, dass diese Schäden schon länger bestehen, aber deren Behebung nicht viel Bedeutung zugemessen wurde. Dies auch deshalb, da im später errichteten Teil des Bedienungsweges vom Hackinger Steg bis zur Kennedybrücke überhaupt keine Fluchtwegschilder aufgestellt waren.

Abbildung 7: Beschädigte Fluchtwegschilder



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Magistratsabteilung 45 alle, die im wasserrechtlich genehmigten Sicherheits- und darin enthaltenen Fluchwegekonzept vorgeschriebenen Fluchtwegschilder und Hinweistafeln aufzustellen und regelmäßig, insbesondere nach Hochwasserereignissen, auf Beschädigungen zu überprüfen und zu warten.

12.13 Der Stadtrechnungshof Wien stellte generell fest, dass sich der Bedienungsweg in einem gereinigten Zustand befand. Es wurden keine für die Benutzerinnen bzw. Benutzer gefährlichen Ablagerungen vorgefunden.

### 13. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Es wären die für die Benutzung geltenden Öffnungszeiten an allen öffentlichen Zugängen sichtbar anzugeben (s. Pkt. 12.1).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 45:

Bei den Schranken wurden bereits Schilder mit dem Text "Bei Dunkelheit, winterlichen Verhältnissen und Hochwassergefahr geschlossen" angebracht.

Empfehlung Nr. 2:

Es wäre das vorgeschriebene Hinweisschild, dass bei geschlossenem Schranken der Zugang verboten ist, bei allen Schrankenanlagen zu montieren (s. Pkt. 12.2).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 45:

Die Empfehlung wurde umgesetzt.

Empfehlung Nr. 3:

Es wäre die vorgeschriebene Tafel "*Betreten Verboten*" im Zu- und Ausgangsbereich aller Betriebsrampen zu montieren (s. Pkt. 12.3).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 45:

Die Empfehlung wurde umgesetzt.

Empfehlung Nr. 4:

Es wären die beschmierten Hinweisschilder zu reinigen oder gegebenenfalls auszutauschen (s. Pkt. 12.4).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 45:

Die Empfehlung wurde umgesetzt und wird laufend durchgeführt.

Empfehlung Nr. 5:

Es wären alle befugten Benutzerinnen bzw. Benutzer der Betriebsrampen auf die Absperrpflicht hinzuweisen. Die Kenntnisnahme sollte von allen, zur Benutzung der Betriebsrampe Befugten, schriftlich bestätigt werden (s. Pkt. 12.5).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 45:

Die Empfehlung wird umgesetzt werden.

Empfehlung Nr. 6:

Es wären die Bediensteten des Sicherheitsdienstes anzuweisen, die Absperrverpflichtung der Schrankenanlagen bei Benützung der Betriebsrampen durch befugte Auftragnehmerinnen bzw. Auftragnehmer, verstärkt zu überprüfen (s. Pkt. 12.5).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 45:

Die Empfehlung wurde umgesetzt.

Empfehlung Nr. 7:

Es wäre die Einbettung eines Drainagerohres zur sicheren Ableitung der Niederschlagswässer zu überprüfen (s. Pkt. 12.9).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 45:

Die Empfehlung wurde umgesetzt.

Empfehlung Nr. 8:

Es wurde empfohlen, das Vorhandensein der vorgeschriebenen Hinweistafeln bei den Stiegenaufgängen zu prüfen und erforderlichenfalls fehlende Tafeln aufzustellen (s. Pkt. 12.10).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 45:

Die Empfehlung wurde umgesetzt.

Empfehlung Nr. 9:

Es wären die erforderlichen Verkehrszeichen und Hinweisschilder bei der Betriebsrampe, Höhe Erwin-Puschmann-Gasse im 14. Wiener Gemeindebezirk, ehestens aufzustellen (s. Pkt. 12.11).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 45:

Die Empfehlung wurde umgesetzt.

Empfehlung Nr. 10:

Aufgrund der Tatsache, dass nach einem Hochwasser Steher mit Hinweistafeln abbrechen, wären künftig sämtliche für die Sicherheit notwendigen Einrichtungen sofort nach einem Hochwasserereignis zu überprüfen und Schäden gegebenenfalls umgehend zu beheben (s. Pkt. 12.11).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 45:

Die Empfehlung wurde umgesetzt.

Empfehlung Nr. 11:

Es wurde empfohlen zu überprüfen, ob eine widerstandsfähigere Montage der Hinweistafeln bzw. die Aufstellung an einem weniger hochwassergefährdeten Standort möglich wäre (s. Pkt. 12.11).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 45:

Wird im Anlassfall geprüft werden.

Empfehlung Nr. 12:

Es wären alle im wasserrechtlich genehmigten Sicherheits- und darin enthaltenen Fluchtwegekonzept vorgeschriebenen Fluchtwegschilder und Hinweistafeln aufzustellen und regelmäßig, insbesondere nach Hochwasserereignissen, auf Beschädigungen zu überprüfen und zu warten (s. Pkt. 12.12).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 45:

Die Empfehlung wurde umgesetzt.

Empfehlung Nr. 13:

Es wäre die generelle Sinnhaftigkeit eines neuen Sicherheitskonzeptes zu prüfen und im Fall eines positiven Ergebnisses, ein solches in Abstimmung mit den Fachdienststellen der Stadt Wien, in rechtlicher, technischer und finanzieller Hinsicht zu erstellen (s. Pkt. 11.2).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 45:

Eine Abstimmung erfolgt im Zuge der vertieften Untersuchung und Evaluierung.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im Mai 2016