



S t R H
Wien

STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10
A-1082 Wien

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

E-Mail: post@stadtrechnungshof.wien.at

www.stadtrechnungshof.wien.at

DVR: 0000191

StRH VI - 16/17

Wiener Donauraum Länden und Ufer

Betriebs- und Entwicklungs GmbH,

Verkehrskonzept

KURZFASSUNG

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog das Verkehrskonzept im Bereich der von der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH bewirtschafteten Passagierschiffsländen auf Höhe der Reichsbrücke und dessen Umsetzung einer eingehenden Untersuchung. Im Fokus des Konzepts stand eine Entflechtung des Verkehrs, um Konfliktsituationen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmern wie Spazierende, Läuferinnen bzw. Läufer sowie Personen auf Fahrrädern oder Inlineskates hintanzustellen. Begleitend wurde das Areal als Begegnungszone ausgemalteschildert.

Unübersehbar waren die zahlreichen Mängel bzw. Schwächen des Konzepts und seiner Umsetzung. Neben dem Aufzeigen punktueller Verbesserungsmöglichkeiten sah der Stadtrechnungshof Wien eine umfassende Evaluierung des Verkehrskonzepts als erforderlich an. Im Anschluss daran wären die Umsetzung der überarbeiteten Verkehrsführung und die unmissverständliche Kundmachung durchzuführen.

Ferner sprach der Stadtrechnungshof Wien Empfehlungen zum Internetauftritt der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH aus.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien.....	6
1.1 Prüfungsgegenstand.....	6
1.2 Prüfungszeitraum	6
1.3 Prüfungshandlungen.....	6
1.4 Prüfungsbefugnis.....	7
1.5 Vorberichte	7
2. Allgemeines	7
2.1 Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH.....	7
2.1.1 Entstehung	7
2.1.2 Tätigkeit	8
2.1.3 Internetauftritt	8
2.2 Areal des Schifffahrtszentrums Wien.....	9
3. Rechtliche Grundlagen	10
3.1 Allgemeines	10
3.2 Schifffahrtsgesetz	11
3.3 Wasserstraßen-Verkehrsordnung.....	11
3.3.1 Treppelwege	11
3.3.2 Ausnahmen vom Benützungsverbot der Treppelwege	11
3.3.3 Verkehrsregelungen auf Treppelwegen.....	12
3.4 Straßenverkehrszeichen.....	12
4. Benutzungsbedingungen der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH	13
5. Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer	13
6. Ausrichtung des Verkehrskonzepts	14
6.1 Grundgedanke.....	14
6.2 Zufahrt zu den Anlegestellen	14
6.3 Abfahrt von den Anlegestellen.....	15
7. Kenntlichmachung des Verkehrskonzepts.....	16
7.1 Allgemeines	16

7.2 Haupteinfahrt bis Zufahrt zu den Anlegestellen	17
7.3 Bereich um die Anlegestelle 1	18
7.4 Bereich um die Anlegestellen 2 bis 4.....	19
7.5 Bereich um die Anlegestellen 5 bis 8.....	20
7.6 Kreuzungsbereich zwischen den Anlegestellen 8 und 9.....	21
7.7 Verbindungsstraße bei Anlegestelle 11	21
7.8 Bereich flussab der Anlegestelle 12	22
7.9 Fahrrelation entlang des Handelskais.....	22
7.10 Wendeplatz beim Schifffahrtszentrum	24
7.11 Bereich vom Wendeplatz bis zur Ausfahrt	24
8. Abschließende Würdigung.....	25
9. Zusammenfassung der Empfehlungen	26

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Plan der Anlegestellen Wien/Handelskai	10
Abbildung 2: Auffahrtsrampe nach der Zufahrt vom Handelskai.....	17
Abbildung 3: Gefahrenzeichen "Ufer"	19
Abbildung 4: Beispiel für ein kaum wahrnehmbares Verkehrszeichen "Begegnungszone"	20
Abbildung 5: Verkehrssituation bei der Einmündung	23

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb.	Abbildung
bzw.	beziehungsweise
d.s.....	das sind
gem.....	gemäß
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Kfz	Kraftfahrzeug

km.....	Kilometer
lt.....	laut
m	Meter
Nr.....	Nummer
o.Ä.	oder Ähnliche(s)
Pkt.	Punkt
Pkw.....	Personenkraftwagen
s.....	siehe
SchFG	Schiffahrtsgesetz
Straßenverkehrs- zeichenverordnung	Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über Straßenverkehrszeichen
StRH.....	Stadtrechnungshof
StVO. 1960	Straßenverkehrsordnung 1960
u.a.	unter anderem
u.dgl.....	und dergleichen
u.U.....	unter Umständen
u.zw.	und zwar
Wasserstraßen- Verkehrsordnung.....	Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Inno- vation und Technologie betreffend eine Wasserstra- ßen-Verkehrsordnung (WVO)
Wiener Donauraum GmbH	Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH
z.T.	zum Teil

GLOSSAR

Lände

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

PRÜFUNGSERGEBNIS

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog das Verkehrskonzept der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH einer sicherheitstechnischen 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. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

Die gegenständliche Prüfung hatte das Verkehrskonzept im Bereich der von der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH bewirtschafteten Passagierschiffsländen bei der Reichsbrücke zum Thema. Die Entscheidung zur Durchführung der gegenständlichen Prüfung wurde in Anwendung der risikoorientierten Prüfungsthemenauswahl des Stadtrechnungshofes Wien getroffen.

Diese Prüfung wurde von der Abteilung Behörden und Kommunaltechnik durchgeführt.

1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung erfolgte in den ersten beiden Quartalen des Jahres 2018. Das Eröffnungsgespräch mit der geprüften Stelle fand Anfang Februar 2018 statt. Die Schlussbesprechung wurde in der letzten Juliwoche durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum bezog sich auf die im Prüfungszeitraum vorherrschende Verkehrssituation.

1.3 Prüfungshandlungen

Im Rahmen der gegenständlichen Prüfung fanden mehrere Ortsaugenscheine statt. Es wurden dafür bewusst verschiedene Wochentage und Zeiten gewählt, um möglichst unterschiedliche Szenarien beobachten zu können. Weiters nahm der Stadtrechnungshof Wien Einsicht in diverse Unterlagen und Pläne.

Bei der Durchführung der Prüfung ergaben sich keine Prüfungshindernisse.

1.4 Prüfungsbefugnis

Die Prüfungsbefugnis für diese Sicherheitsprüfung ist in § 73c der Wiener Stadtverfassung und die erforderliche Sicherstellung dieser Prüfungsbefugnis im Gesellschaftsvertrag der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH festgeschrieben.

1.5 Vorberichte

Zum gegenständlichen Prüfungsthema lagen dem Stadtrechnungshof Wien für die vergangenen zehn Jahre keine unmittelbar relevanten Prüfungsberichte vor. Ein Konnex kann aber zum Bericht des Stadtrechnungshofes Wien aus dem Jahr 2016, "StRH VI - 11/16, Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH, Sicherheitstechnische Prüfung der Schiffstation Wien City", gesehen werden.

2. Allgemeines

2.1 Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH

2.1.1 Entstehung

Im Rahmen der Umorganisation der Wiener Hafen-Gruppe und deren Integration in die Wien Holding im Jahr 2002 wurde die Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH, im weiteren Text kurz als Wiener Donauraum GmbH bezeichnet, gegründet. Sie trat mit dem Ziel der nachhaltigen Entwicklung des Donauraumes und der Donauschifffahrt gleichzeitig die Rechtsnachfolge der weithin bekannten Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft an.

Die Hauptaufgabe dieser neuen Gesellschaft war die Erneuerung und Erweiterung des Ländenbetriebs für Personenschiffe an der Reichsbrücke, die Verbesserung des Services für mit Schiffen ankommende Touristen sowie die Entwicklung von Projekten an den von der Wiener Donauraum GmbH gepachteten Uferflächen. Der Sitz der Gesellschaft befindet sich im Wiener Schifffahrtszentrum am Handelskai auf Höhe der Reichsbrücke.

2.1.2 Tätigkeit

In Wien betrieb die Wiener Donauraum GmbH im Prüfungszeitpunkt insgesamt vier Passagierschiffsländen. Das waren einerseits jene am Areal des Schifffahrtszentrums Wien und der Anlegestelle Nussdorf an der Donau, und andererseits, am Donaukanal gelegen, jene der "Schiffstation Wien City" sowie der Anlegestelle Custozzagasse, unweit des Hundertwasserhauses im 3. Wiener Gemeindebezirk.

Ein Beispiel für die projektierende Tätigkeit der Wiener Donauraum GmbH war die Errichtung der vorgenannten "Schiffstation Wien City" am Donaukanal, konkret am Schwedenplatz zwischen der Marienbrücke und der Schwedenbrücke. Dieser Terminal, der im Juli 2010 eröffnet wurde, ist nicht allein als Stationsgebäude für die Schifffahrt konzipiert, sondern beherbergt auch ein Restaurant, Cafés und Shops sowie ein Sonnendeck und Flächen für Veranstaltungen, Ausstellungen und Events. Hier befinden sich Anlegestellen für die Twin City Liner, die bekannten Schnellkatamarane mit Jetantrieb, die Wien und Bratislava auf dem Wasserweg verbinden, und für Ausflugsschiffe.

2.1.3 Internetauftritt

Bei seiner Recherche fiel dem Stadtrechnungshof Wien auf, dass auf der Homepage der Wiener Donauraum GmbH der Standort der "Schiffstation Wien City" unerwähnt blieb. Zwar standen zwei Zugänge am Franz-Josefs-Kai in Rede, eine konkrete Zuordnung der Örtlichkeit oder gar eine Adressangabe konnten allerdings nicht ausgemacht werden. Unterhalb an die allgemeine Beschreibung der Schiffstation anschließend befand sich ein als "Anfahrt" titulierter Planausschnitt, der jedoch das Areal des Schifffahrtszentrums Wien bei der Reichsbrücke abbildete. Ortsunkundigen Personen, die von der Homepage Informationen über den Anreiseweg zur "Schiffstation Wien City" abrufen wollen, wurde damit suggeriert, das Ziel läge beim Areal des Schifffahrtszentrums. Um die bestehende Unklarheit zu beheben, wurde der Wiener Donauraum GmbH eine Evaluierung der Informationen im Internet empfohlen.

Im Rahmen der Evaluierung des Internetauftrittes wäre nach Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien auch ein direkter Link zum Impressum auf der Homepage zu positio-

nieren. Im Prüfungszeitpunkt war das Impressum nur unter Verwendung der an kaum auffindbarer Stelle verlinkten Suchfunktion abrufbar.

2.2 Areal des Schifffahrtszentrums Wien

Das Areal des Schifffahrtszentrums im 2. Wiener Gemeindebezirk liegt zwischen der Eisenbahnstrecke am Handelskai und der Donau selbst und erstreckt sich von Donau-km 1927,8 bis 1929,5. Der Startschuss für die Neugestaltung fiel am 8. Mai 2014, in dessen Zuge auch ein Verkehrskonzept entwickelt wurde. Dieses bildete den Hauptgegenstand dieser Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien. Am 25. August 2015 wurden die neu gestalteten und infrastrukturell aufgerüsteten Flächen vor den insgesamt zwölf Anlegestellen für die großen Donau-Kreuzfahrtschiffe offiziell wieder freigegeben und das vorgenannte Verkehrskonzept in seiner bis dato bestehenden Form umgesetzt.

Die Anlegestellen vor dem Schifffahrtszentrum Wien sind teils flussauf, teils flussab der Reichsbrücke direkt am rechten Ufer der Donau gelegen. Die Liegeplätze an der Kai-mauer sind durchgängig mit Strom- bzw. Wasseranschlüssen sowie mit Einrichtungen zur Müll- und Abwasserentsorgung ausgestattet. Zusätzlich existieren mit Strom und Wasser versorgte Liegeplätze an Pontons. Das sind verankerte Schwimmkörper, die dem Festmachen von Schiffen dienen.

Neben den Liegeplätzen bewirtschaftete die Wiener Donauraum GmbH vor Ort auch das Schifffahrtszentrum selbst, in dem eine Passagierhalle und zahlreiche Unternehmen der Schifffahrt und der Reisebranche untergebracht waren.

In der jüngeren Vergangenheit landeten lt. Angabe der Wiener Donauraum GmbH jährlich mehr als 350.000 Passagiere am Areal des Schifffahrtszentrums Wien, um von dort aus touristische Aktivitäten zu unternehmen. Direkt von diesem Standort aus wurden deshalb auch von einschlägigen Unternehmen diverse Themen- und Ausflugsfahrten mit Omnibussen angeboten.

Nachstehende Abb. 1 der Anlegestellen Wien/Handelskai gibt einen Überblick über die Ausdehnung sowie die Lage des Areals des Schifffahrtszentrums Wien und zeigt den Grundgedanken des bereits angesprochenen Verkehrskonzepts. Letzteres zielte in erster Linie darauf ab, die Ein- und die Ausfahrt voneinander zu trennen und über ein Einbahnsystem Begegnungsverkehr zu minimieren.

Abbildung 1: Plan der Anlegestellen Wien/Handelskai



Quelle: Wiener Donauraum GmbH

3. Rechtliche Grundlagen

3.1 Allgemeines

Die rechtlichen Grundlagen, die für die Erstellung eines Verkehrskonzepts auf den von der Wiener Donauraum GmbH bewirtschafteten Flächen von Relevanz sind, finden sich vor allem im SchFG, in der Wasserstraßen-Verkehrsordnung sowie in der StVO. 1960.

In den folgenden Punkten werden die prüfungsrelevanten Inhalte dieser Rechtsmaterien dargestellt und erläutert.

3.2 Schifffahrtsgesetz

Das SchFG ist die Grundlage für die Wasserstraßen-Verkehrsordnung und beinhaltet die wichtigsten Begriffsbestimmungen zu gegenständlichem Prüfungsthema.

3.3 Wasserstraßen-Verkehrsordnung

3.3.1 Treppelwege

In der Wasserstraßen-Verkehrsordnung ist die Benützung bzw. das Verbot der Benützung der Treppelwege geregelt. Unter Treppelwegen sind an den Ufern oder auf oder neben den Dämmen von Wasserstraßen entlangführende Wege und deren Verbindung zu Straßen mit öffentlichem Verkehr zu verstehen, soweit sie in der Verfügungsberechtigung des Bundes stehen. Entstanden ist der Begriff aus dem Wort "treideln", das war jene Methode der Fortbewegung, die das Ziehen von Schiffen gegen die Strömung durch Pferde beschrieb.

Treppelwege dienen gem. § 2 SchFG generell nicht dem öffentlichen Verkehr und sind in erster Linie für Zwecke der Schifffahrt, insbesondere der Hilfeleistung oder der Versorgung, der Zu- und Abfahrt der Schiffsbesatzungen und ihrer Angehörigen sowie gewerbsmäßiger Fahrgastzubringer bestimmt. Weiters u.a. auch für Rettungs- und Feuerlöschzwecke, für Zwecke der Schifffahrtsverwaltung, der Bundeswasserstraßenverwaltung, des öffentlichen Sicherheitsdienstes sowie der Gewässeraufsicht. Für andere Zwecke ist die Benützung von Treppelwegen grundsätzlich verboten, wenngleich zu diesem Verbot, wie nachstehend beschrieben, zahlreiche Ausnahmen existieren.

3.3.2 Ausnahmen vom Benützungsverbot der Treppelwege

Soweit die Benützung der Treppelwege für die zuvor näher beschriebenen Zwecke nicht beeinträchtigt wird, ist sie einem definierten Personenkreis gestattet. Dieser umfasst beispielsweise Fußgängerinnen bzw. Fußgänger, Rad- und Rollstuhlfahrende, Rollschuh- oder Inlineskatifahrende, Fischereiausübungsberechtigte sowie Landfahrzeuge, die für schifffahrtsrechtlich oder wasserrechtlich bewilligte Arbeiten eingesetzt werden. Die nach diesen Ausnahmen Berechtigten haben den bestimmungsgemäßen Benützern die ungehinderte Benützung der Treppelwege zu ermöglichen.

3.3.3 Verkehrsregelungen auf Treppelwegen

Auf Treppelwegen ist der Grundsatz des Fahrens auf halbe Sicht einzuhalten. Demgemäß ist die Fahrgeschwindigkeit so zu wählen, dass ein Anhalten innerhalb der halben Sichtstrecke möglich ist. Ferner sind Anordnungen, die Benutzerinnen bzw. Benutzer von Treppelwegen von Schifffahrtsaufsichtsorganen im Interesse der Schifffahrt erteilt werden, zu befolgen.

3.4 Straßenverkehrszeichen

Die Straßenverkehrszeichen, die auf dem Areal der Wiener Donauraum GmbH aufgestellt sind, waren der StVO. 1960 entnommen. Nach diesem Gesetz werden diese allgemein in Gefahren- und Vorschriftenzeichen unterteilt. Die Vorschriftenzeichen finden eine weitere Gliederung in Verbots- oder Beschränkungszeichen sowie in Gebotszeichen bzw. Vorrangzeichen. Durch Gefahrenzeichen werden Fahrzeuglenkerinnen bzw. Fahrzeuglenker darauf aufmerksam gemacht, dass sich in Fahrtrichtung Gefahrenstellen befinden. Das soll ihnen die Möglichkeit geben, auf eine drohende Gefahr durch Anpassung der Fahrweise entsprechend reagieren zu können.

Mittels Vorschriftenzeichen werden für eine bestimmte Strecke Vorschriften kundgemacht. Diese sind zu Beginn der Strecke, für die sie gelten, anzubringen, gegebenenfalls ist auch das Ende der Strecke kenntlich zu machen. Dazwischen ist das Zeichen zu wiederholen, wenn es im Hinblick auf die Verkehrssicherheit geboten erscheint.

Hinweiszeichen weisen allgemein auf verkehrswichtige Umstände hin. Als Beispiele für Hinweiszeichen sind Zeichen wie "Einbahnstraße" oder "Sackgasse" zu nennen.

Bodenmarkierungen dienen neben Verkehrszeichen vor allem zur Sicherung, Leitung und Ordnung sowohl des fließenden, als auch des ruhenden Verkehrs. Beispielsweise können sie als Längsmarkierungen, Quermarkierungen, Richtungspfeile, Schraffen, Schriftzeichen, Symbole u.dgl. ausgeführt werden.

4. Benutzungsbedingungen der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH

In ihren Benutzungsbedingungen legte die Wiener Donauraum GmbH verbindliche Vorgaben fest. Das Spektrum erstreckte sich in der im Prüfungszeitpunkt gültigen Fassung von der Erlaubnis zum Anlegen, dem Prozedere beim An- und Abmelden, Angelegenheiten der Reinhaltung sowie der Ver- und Entsorgung über das Verhalten im Gefahrenfall bis hin zu Haftungsfragen und den Tarifen. In der Präambel führte sie aus, das Recht zur Benutzung der privaten Schifffahrtsländen des Betreibers bestimme sich in erster Linie nach ebendiesen Benutzungsbedingungen sowie subsidiär nach den Bestimmungen des SchFG und der nach diesem erlassenen Verordnungen.

Zu Fragen der Verkehrsführung fanden sich unter "Pkt. 7. Benutzung von Anlagen der privaten Schifffahrtsländen" insofern prüfungsrelevante Ausführungen, als darin die Berücksichtigung des geltenden Verkehrsleitsystems ausdrücklich bedungen wurde. Das Verkehrsleitsystem wurde als "Anlage ./3" der in Rede stehenden Benutzungsbedingungen integrierter Bestandteil derselben. An dieser Stelle verweist der Stadtrechnungshof Wien auf die Abb. 1 im gegenständlichen Bericht, da der dort sichtbare "Plan der Anlegestellen Wien/Handelskai" die "Anlage ./3" deckungsgleich widerspiegelt.

5. Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer

Hinsichtlich des Kfz-Verkehrs ging das höchste Verkehrsaufkommen von Omnibussen und Taxis aus. Insbesondere an Schönwettertagen stießen vermehrt Flanierende und Spazierende, Läuferinnen bzw. Läufer sowie Personen auf Fahrrädern, Inlineskates, o.Ä. hinzu. Zu Spitzenzeiten herrschte am Areal der Wiener Donauraum GmbH ein reges Treiben unterschiedlicher Verkehrsteilnehmenden, die möglichst im friedvollen Miteinander die Anlagen benutzen sollten. Es stand daher bei der Erstellung des Verkehrsleitsystems eine gewisse Entflechtung des Verkehrs im Fokus, um Konfliktsituationen gar nicht erst aufkommen zu lassen. Zusätzlich wurde das Areal als Begegnungszone ausgemalteschildert.

6. Ausrichtung des Verkehrskonzepts

6.1 Grundgedanke

Das durch die Benutzungsbedingungen verbindliche Verkehrskonzept leitete den Fahrzeugverkehr in einem Einbahnsystem im Uhrzeigersinn über das Areal der Wiener Donauraum GmbH. Im unmittelbaren Uferbereich hatten die Fahrzeuge stromab zu fahren, entlang der Donauuferbahn zeigte die Hauptverkehrsrichtung stromaufwärts.

Als (Haupt-)Zufahrt wurde die flussauf der Reichsbrücke gelegene, einstreifige Abzweigung vom Handelskai festgelegt. Die flussab gelegene Abzweigung verfügte über zwei entgegengesetzte Fahrstreifen und übernahm nicht nur die Aufgabe der Ausfahrt, sondern auch die einer alternativen Einfahrtsmöglichkeit. Bei dieser alternativen Einfahrtsmöglichkeit bestand die auf etwa 370 m beschränkte Möglichkeit der Durchbrechung der rechtsdrehenden Verkehrsführung, um auf kurzem Weg zu den südlich gelegenen (Betriebs-)Gebäuden zu gelangen. Sowohl bei der Ein- als auch bei der Ausfahrt haben die Fahrzeuge die Gleise der parallel zum Handelskai geführten Donauuferbahn über eine beschränkte Eisenbahnkreuzung zu queren.

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

Die Geschäftsführung der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH verweist darauf, dass die vom Stadtrechnungshof Wien hier richtig beschriebene Ein- und Ausfahrtssituation über die Querung der Donauuferbahn das größte Problem der Verkehrsorganisation darstellt. Mit der Bezirksvertretung Leopoldstadt, der Stadtplanung sowie der Magistratsabteilung 29 wird bereits seit Jahren eine Brücke im Bereich Haussteinstraße überlegt und geplant.

6.2 Zufahrt zu den Anlegestellen

Anschließend an die (Haupt-)Zufahrt wurde der Verkehr zunächst über eine Rampe auf eine auf höherem Niveau liegende Fahrbahn geführt. Diese Fahrbahn führte stromaufwärts zu den nördlichen Anlegestellen 1 bis 3, wo mehrere Möglichkeiten bestanden,

die einzelnen Anlegestellen über abwärts führende Straßenabschnitte zu erreichen. Die Abfahrt zur Anlegestelle 3 war gleichzeitig auch jene Rampe, welche die Zufahrt zu den Anlegestellen 4 bis 12 darstellte. Dies bedeutete, dass generell sämtliche Fahrzeuge, die nicht die Anlegestelle 1 oder 2 ansteuerten, die auf höherem Niveau liegende Fahrbahn sofort wieder über die Rampe zur Anlegestelle 3 verließen, sie also im Wesentlichen nur querten. Auf dem Niveau der angelegten Schiffe fuhren die Lenkerinnen bzw. Lenker in weiterer Folge stromab zum gewünschten Halteplatz, im Extremfall also knapp 1 km entlang der Kaimauer.

6.3 Abfahrt von den Anlegestellen

Nach der Abfahrt von der Anlegestelle hatten die Lenkerinnen bzw. Lenker - unabhängig von ihrem Halteplatz - bis mindestens die auf Höhe der Anlegestelle 8 zu fahren, wo südlich des Schifffahrtszentrums eine erste Möglichkeit des Verlassens des unmittelbaren Uferbereichs bestand. Waren die Anlegestellen 9, 10, 11 oder 12 Ausgangspunkte, konnte die notwendige Abkehr vom unmittelbaren Uferbereich etwa 250 m südlicher - im Sinn einer zweiten Möglichkeit - vorgenommen werden.

Sodann erreichten die Fahrzeuge jenen Straßenzug, der unmittelbar neben den Gleisen der Donauuferbahn zurück zur Reichsbrücke bzw. zur Ausfahrt aus dem Areal der Wiener Donauraum GmbH führte.

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

Die Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH verfolgt folgende Ziele in der Verkehrsorganisation:

- So kurze Fahrtwege wie möglich, rasche Abwicklung, kein langes Halten oder gar Parken von Kfz,
- die Vermeidung von Gegenverkehr,
- die zeitliche Entflechtung (z.B. bei Bussen und Schiffsversorgern),

- die Unterbindung von asozialem Verhalten wie zu schnelles Fahren von Kfz und Radfahren durch Schwellen.

7. Kenntlichmachung des Verkehrskonzepts

7.1 Allgemeines

Zur Kenntlichmachung der bedungenen Verkehrsführung war die Aufstellung zahlreicher Verkehrszeichen und sonstiger Hinweistafeln unumgänglich. In der detailplanerischen Darstellung des Verkehrskonzepts waren diese Verkehrszeichen definiert und in weiterer Folge auch verortet worden. Abgesehen von diesem Plandokument konnten von der Wiener Donauraum GmbH keine näheren Beschreibungen oder andere schriftliche Unterlagen vorgelegt werden.

Sowohl in den planerischen Überlegungen als auch bei der tatsächlichen Aufstellung waren Defizite unübersehbar. Diverse Verkehrszeichen entsprachen nicht den Bedürfnissen das Verkehrskonzept umzusetzen bzw. konterkarierten dieses sogar. Auch die Aufstellungsorte und die Ausrichtung der Verkehrszeichen schienen in mehreren Fällen willkürlich und am Bedarf vorbei gewählt worden zu sein. Zur Veranschaulichung eben geäußerter Kritik führt der Stadtrechnungshof Wien nachfolgend einige Beispiele an.

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

Die vom Stadtrechnungshof Wien detailliert aufgezeigten Schwerpunkte der Verkehrsorganisation werden vor Beginn der nächsten Saison (März 2019) beseitigt sein. Zu diesem Zweck wird die Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH die bereits im Jahr 2013 eingebundenen Planungsbüros beauftragen, die damals erstellte Verkehrsplanung zu überarbeiten und dabei die Feststellungen des Stadtrechnungshofes Wien zu berücksichtigen.

7.2 Haupteinfahrt bis Zufahrt zu den Anlegestellen

Bereits hinsichtlich der Auffahrtsrampe - die gleichzeitig den Beginn der Begegnungszone am Areal darstellte - zu der auf höherem Niveau liegenden Fahrbahn stellten sich erste Inkonsequenzen der Beschilderung ein. So war an beiden Fahrbahnrändern das Hinweiszeichen "Einbahnstraße" verortet, jedoch nur eines davon um die Zusatztafel "ausgenommen Radfahrende" ergänzt.

Weiters fanden sich auf der Rampe selbst gelbe Bodenmarkierungen u.zw. eine nicht unterbrochene Längslinie im Abstand von etwa einem halben Meter zum linken Fahrbahnrand und davon rechts der Schriftzug "BUS". Der Stadtrechnungshof Wien konnte in den genannten Bodenmarkierungen keinen sichernden, leitenden oder ordnenden Geist erkennen, vielmehr schien es sich um Relikte der Vergangenheit zu handeln, deren Sinnhaftigkeit nicht länger bestand. Eine definitive Einschränkung auf den Verkehr mit Omnibussen konnte nicht gewollt sein, war doch lt. Verkehrskonzept auch allen anderen Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmern die Benutzung der Zufahrtsrampe gestattet.

Abbildung 2: Auffahrtsrampe nach der Zufahrt vom Handelskai



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Von der auf höherem Niveau liegenden Fahrbahn sollte gemäß dem Verkehrskonzept ausschließlich über die jeweils in Einbahnrichtung führenden Möglichkeiten zu den Anlegestellen abgefahren werden. Hier schien sich die Wiener Donauraum GmbH darauf zu verlassen, dass die Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer diesen Grundgedanken ohnehin verinnerlicht haben, und verzichtete auf eine entsprechende Kundmachung durch Verkehrszeichen. Dies hatte zur Folge, dass - erlaubter Weise - auch über die gegen die Einbahnrichtung führenden Möglichkeiten zu den Anlegestellen abgefahren werden konnte, wovon, wie der Stadtrechnungshof Wien selbst beobachtete, Lenkerinnen bzw. Lenker auch Gebrauch machten. Ein Gefahrenmoment ging hier insbesondere von Fahrzeugen mit größeren Längenabmessungen aus, da diese zum Einfädeln auf die gegen die Einbahnrichtung führenden Abfahrtsmöglichkeiten eine 180-Grad-Wendung vornehmen mussten. Vor bzw. während dieser hatten sie sich dadurch über eine längere Strecke respektive über einen längeren Zeitraum im Gegenverkehr aufzuhalten.

7.3 Bereich um die Anlegestelle 1

Auch bei der letzten, sprich nördlichsten, Abfahrtsmöglichkeit auf Höhe der Anlegestelle 1 schien die Wiener Donauraum GmbH auf die Ortskundigkeit der Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer zu setzen. Weder war der in den vorgelegten Plänen eingezeichnete Wegweiser mit der Aufschrift "AL 1-12" aufgestellt worden, noch wurde die Weiterfahrt auf der auf höherem Niveau liegenden Fahrbahn unterbunden. Durch das Fehlen des Verkehrszeichens "Ende einer Begegnungszone" war auch die Klarstellung des Endes des Areals der Schiffstation nicht gegeben. Sollte die Lenkerin bzw. der Lenker eines Fahrzeuges mit größeren Längenabmessungen tatsächlich die Abfahrt übersehen, gelangt diese bzw. dieser rasch in eine missliche Lage. Dies insofern, als auf der oberen Fahrbahn in weiterer Folge keine Wendemöglichkeit bestand und u.U. im Gewirr der unterschiedlichsten Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer über eine weite Strecke zurückzuschieben ist. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, die nördlichste Abfahrtsmöglichkeit und die Situation auf der links davon liegenden Fahrrelation klar auszuschildern.

Am Niveau der Anlegestellen endet der Bereich der Schiffstation flussauf der Anlegestelle 1, wo die Fahrbahn in den weiterführenden Treppelweg übergeht. Im Rahmen der Ortsaugenscheine konnten mehrfach in den Treppelweg einfahrende bzw. dort abgestellte Fahrzeuge ausgemacht werden. Um dieses Einfahren zu verhindern und die bestimmungsgemäße Nutzung des Treppelweges zu sichern, sah der Stadtrechnungshof Wien das Erfordernis der Aufstellung eines entsprechenden Verbotsszeichens als gegeben an. Die Versorgungs- oder Wartungsfahrzeuge der Schiffsbetreiber wären zum Schutz der übrigen am Verkehr Teilnehmenden ausschließlich auf den von der Wiener Donauraum GmbH bewirtschafteten Flächen abzustellen.

7.4 Bereich um die Anlegestellen 2 bis 4

Hier stach die inkonsequente Ausschilderung des Verkehrskonzepts, insbesondere des Einbahnsystems, durch die direkte Vergleichbarkeit besonders ins Auge. So war das Befahren der Abfahrtsrampen in die entgegengesetzte Richtung z.T. durch das Anbringen des Verkehrszeichens "Einfahrt verboten" unterbunden worden, teils jedoch fehlten solche Verkehrszeichen. Ferner waren auf einem Steher drei anstelle der in der StVO. 1960 auf zwei limitierten Verkehrszeichen angebracht. Zur Warnung vor der Gefahr, in die Donau zu stürzen, bediente sich die Wiener Donauraum GmbH eines Verkehrszeichens aus der deutschen Straßenverkehrsordnung, das einen über einen befestigten Absatz ins Wasser fallenden Pkw symbolisiert.

Abbildung 3: Gefahrenzeichen "Ufer"



Quelle: Deutsche Straßenverkehrsordnung

7.5 Bereich um die Anlegestellen 5 bis 8

Im örtlichen Bezug soll dieser Absatz die ohne erkennbare Systematik erfolgte Aufstellung der Verkehrszeichen "Begegnungszone" und "Ende einer Begegnungszone" thematisieren. Generell wurde an den verschiedensten Stellen das Verkehrszeichen "Begegnungszone" aufgestellt, wohl um den Personen am Areal die besonderen Bedingungen wiederholt in Erinnerung zu rufen. Die Positionierung an entlegenen Örtlichkeiten, respektive die Ausrichtung der Verkehrszeichen parallel zur Blickrichtung, stand nach Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien dieser Idee entgegen. Effektvoller könnte das Aufbringen einer oder mehrerer Bodenmarkierungen mit dahingehender Symbolik sein. Er empfahl daher, die Beschilderung der Begegnungszone in der Gesamtsicht zu evaluieren und dabei auch das konsequente Darstellen der Endpunkte der Begegnungszone zu berücksichtigen.

Abbildung 4: Beispiel für ein kaum wahrnehmbares Verkehrszeichen "Begegnungszone"



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

7.6 Kreuzungsbereich zwischen den Anlegestellen 8 und 9

An dieser Stelle bestand die erste Möglichkeit des Verlassens des unmittelbaren Uferbereichs, indem dort eine Straße abzweigte und südlich des Schifffahrtszentrums um die Gebäude herum zur Fahrrelation entlang des Handelskais führte. Die Abzweigung war mit einem nach rechts zeigenden Pfeilsymbol, das die Aufschrift "Ausfahrt Handelskai" trug, gekennzeichnet, ein Hinweis auf die geradeaus noch folgenden Anlegestellen 9, 10, 11 und 12 war jedoch nicht angebracht.

Geradeaus fahrend war unmittelbar nach der Abzweigung eine Fahrbahnschwelle montiert. Hinsichtlich des darauf hinweisenden Verkehrszeichens "Querrinne oder Aufwölbung" war zu kritisieren, dass dieses nicht nur schlecht sichtbar, sondern auch erst nach der Gefahrenstelle positioniert war.

Der Abzweigung folgend waren ähnlich wirkungslose und falsch angebrachte Verkehrszeichen unübersehbar. So etwa das ohne Relevanz für den Verkehr angebrachte Einbahnstraßenschild, dessen Zusatztafel "ausgenommen Radfahrer" überdies um 90 Grad verdreht ausgerichtet war. Weiters betraf dies auch die Verkehrszeichen bei der Einmündung jener Straße, die die von den Anlegestellen 9, 10, 11 und 12 kommenden Fahrzeuge zurück auf die Südseite des Schifffahrtszentrums leitete. Auf diese Thematik wird auch in den folgenden Kapiteln dieses Berichtes näher eingegangen.

7.7 Verbindungsstraße bei Anlegestelle 11

Entlang des Ufers, über die eben genannte Fahrbahnschwelle weiterfahrend, zweigte etwa auf Höhe der Anlegestelle 11 eine schmale Verbindungsstraße in Richtung der Fahrrelation entlang des Handelskais ab. An ihrem Beginn war die Verbindungsstraße beidseitig mit den Verbotsschildern "Fahrverbot (in beide Richtungen)" und der Zusatztafel "ausgenommen Radfahrende" gekennzeichnet. Es war demnach in diesem Kreuzungsbereich - abgesehen von Radfahrenden - kein Fahrzeugverkehr von rechts zu erwarten. Demgegenüber wurden aus entgegengesetzter Sicht keinerlei Vorkehrungen getroffen, andere als Radfahrende vom Einfahren in die Verbindungsstraße abzuhalten. Somit leitete die suggerierte Konstellation, als Rechtskommende wären nur Radfahrende zu erwarten, in die Irre.

Passend diesbezüglich wäre vielmehr die Aufstellung des Verkehrszeichens "Einfahrt verboten". Der Stadtrechnungshof Wien sah es aber demgegenüber als zielführend an, die gewünschte Verkehrsführung in diesem Abschnitt zunächst klar zu definieren und in Folge die Beschilderung darauf abzustimmen.

7.8 Bereich flussab der Anlegestelle 12

Bei der Gabelung nach der Anlegestelle 12, an der auch das Ende der Begegnungszone ausgeschildert war, konnte rechtshaltend ein letztes Mal die Fahrrelation entlang des Handelskais erreicht werden. Geradeaus ging die Straße in einen Treppelweg über, dessen Befahren durch das Verkehrszeichen "Fahrverbot (in beide Richtungen)" unterbunden wurde. Ähnlich der Situation bei der zuvor beschriebenen Verbindungsstraße bei der Anlegestelle 11 war somit - fälschlicherweise - darauf zu schließen, dass aus dem Treppelweg kommend kein Fahrzeugverkehr zu erwarten wäre. Von dieser Richtung betrachtet war jedoch zu bemerken, dass durchaus Begegnungsverkehr nahen konnte, der sogar mittels eines - ungeeigneten und verdeckten - Einbahnstraßenschildes geleitet wurde. Anstelle des Einbahnstraßenschildes wäre das Verkehrszeichen "Vorgeschriebene Fahrtrichtung" anzubringen.

7.9 Fahrrelation entlang des Handelskais

Nach der langgezogenen Rechtskurve quer über das Areal begann der eigentliche Rückweg zur Ausfahrt. Zunächst war an der Rückseite eines Restaurants vorbeizufahren, um nach etwa 350 m in die zwischen den Anlegestellen 8 und 9 abzweigende Straße einzumünden.

Im Bereich des Restaurants verzichtete die Wiener Donauraum GmbH nahezu gänzlich auf die Kundmachung der angestrebten und gewünschten Verkehrsführung. Die Zu- und Abfahrt vom Restaurant sowie die Leitung der von ebendort oder über den Kafkasteg hinzukommenden Radfahrenden wurde dem Zufall überlassen. Es war daher nicht auszuschließen, dass sich die Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer entgegen des Verkehrskonzepts und der darauf abgestellten Beschilderung bewegten. Vielmehr war damit zu rechnen, dass insbesondere Radfahrende und der Pkw-Verkehr Routen wählen, die an neuralgischen Stellen Gefahrenmomente auslösen können.

Bei der Einmündung in die zwischen den Anlegestellen 8 und 9 abzweigende Straße sahen sich die Fahrzeuglenkerinnen bzw. Fahrzeuglenker mit einer brisanten Situation konfrontiert. So war das Verkehrszeichen "Einfahrt verboten" an einer derart unpassenden Stelle angebracht, dass - zumindest in der Theorie - die Weiterfahrt verboten wäre. Da in Gegenrichtung das Verbotsschild "Fahrverbot (in beide Richtungen)" und die Zusatztafeln "ausgenommen Radfahrende" und "ausgenommen Fahrzeuge im Auftrag des Bundes und des Magistrats der Stadt Wien" - abermals ohne begleitende Maßnahmen - prangte, war auch an ein Umkehren nicht zu denken. Bei akkurater Auslegung säßen die Fahrzeuglenkerinnen bzw. Fahrzeuglenker nun in einem Bereich fest, wo weder vorwärts noch rückwärts, gefahren werden kann. Weiters würde sich den Fahrzeuglenkerinnen bzw. Fahrzeuglenkern die Frage aufdrängen, wie sie überhaupt in einen Straßenzug mit Fahrverbot einfahren und diesen über eine längere Strecke befahren haben konnten.

Abbildung 5: Verkehrssituation bei der Einmündung



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

7.10 Wendeplatz beim Schifffahrtszentrum

Nachdem nun in der Praxis niemand der oben beschriebenen Situation Beachtung schenkte und sich der Fahrzeugverkehr nach einer kurzen Gefällestrecke entlang der Rückseite des Schifffahrtszentrums bewegte, wurde rechter Hand ein Wendeplatz erreicht. Dieser Wendeplatz diente primär den Fahrzeugen, die unter Durchbrechung der rechtsdrehenden Verkehrsführung die direkte Zufahrt zu den südlich gelegenen (Betriebs-)Gebäuden wählten. Die Fahrbahn zeigte sich dort um eine ausladende Bucht verbreitert, um Fahrzeugen mit größeren Längenabmessungen das Wenden zu ermöglichen und die nachfolgende Einbahnführung überhaupt realisieren zu können.

Zusätzlich zur Tafel "Wendeplatz" wurden im vorderen Flächenteil dieser Bucht schräge, parallele Linien, begrenzt mit nichtunterbrochenen Linien ausgeführt, wohl um diesen von parkenden Kfz freizuhalten. Eine solche Sperrfläche darf jedoch gemäß StVO. 1960 generell nicht befahren werden, weshalb sie das Wenden nicht gewährleistet, sondern unterbindet. Auch das Parken von Fahrzeugen im hinteren Teil der Bucht, das grundsätzlich erlaubt wäre, wird dadurch insofern strafbar, als es sich um eine Straßenstelle handelt, die nur durch Verletzen eines gesetzlichen Verbots erreicht werden kann. Somit empfahl der Stadtrechnungshof Wien, die Sperrfläche beim Wendeplatz für Busse im Bereich des Schifffahrtszentrums zu entfernen.

7.11 Bereich vom Wendeplatz bis zur Ausfahrt

Mehrfach war festzustellen, dass die Zusatztafeln zu den diversen Verkehrszeichen um 90 Grad verdreht angebracht worden sind und demzufolge lediglich entweder das Verbot selbst oder die Ausnahme sichtbar war. Die Gefahrenzeichen "Querrinne oder Aufwölbung" waren teils auf der falschen Straßenseite und/oder erst nach der Gefahr, also hinter der montierten Bodenwelle situiert, eines wiederum war völlig verblasst und entsprach nicht der Straßenverkehrszeichenverordnung.

Gleichsam auf der falschen Straßenseite, nämlich links statt rechts, war das Vorrangzeichen "Halt" bei der Abfahrt vom Zugangsniveau des Hauptgebäudes aufgestellt. Im nachfolgenden Ausfahrtsbereich waren Halte- und Parkverbote kundgemacht, deren korrespondierender Anfang und - in einem anderen Fall - deren korrespondierendes

Ende vergeblich gesucht wurde. Ein anderes Verkehrszeichen "Halten und Parken verboten" wiederum war durch Astwerk und Blätter verdeckt.

8. Abschließende Würdigung

Der Stadtrechnungshof Wien sah es als notwendig an, dass die straßenverkehrsorganisatorischen Belange am Areal des Schifffahrtszentrums evaluiert und einer allfälligen Neustrukturierung unterzogen werden. Abgesehen von den im gegenständlichen Bericht des Stadtrechnungshofes Wien aufgezeigten Schwächen des Konzepts bzw. seiner Umsetzung, drängten sich als übergeordnete Kernthemen die Optimierung der Fahrwege sowie die Minimierung der Aufenthaltszeiten des motorisierten Fahrzeugverkehrs auf.

Diesbezüglich wäre zunächst zu erheben, ob es den Passagieren zumutbar sei, ein wenig entfernt in den bereitstehenden Bus oder ein Taxi zu steigen, also einen kurzen Fußweg zu einem noch zu definierenden Abholplatz oder Taxistandplatz in Kauf zu nehmen.

Der Stadtrechnungshof Wien sah in einer Verkehrsoptimierung ein Potenzial zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor den Anlegestellen. Aktuell entstand eher der Eindruck, Verkehrsteilnehmerin bzw. Verkehrsteilnehmer auf einer stark befahrenen Straße zu sein, stets auf der Hut, nicht in Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmern zu kommen. Natürlich ist es nicht möglich, den Kfz-Verkehr gänzlich zu verbannen. Die Ver- und Entsorgung der Schiffe, die Wartung derselben und sonstige notwendige Zufahrten werden stets ein gewisses Verkehrsaufkommen mit sich bringen.

Der Tragweite einer für die Optimierung notwendigen Reorganisation war sich der Stadtrechnungshof Wien bewusst, weshalb er eine bedachtsame Planungsphase und eine schrittweise Umsetzung, gepaart mit Probebetrieben, priorisieren würde.

Die abschließende Empfehlung lautete daher, eingehend die Möglichkeiten einer optimierten Steuerung des motorisierten Verkehrs, insbesondere im unmittelbaren Uferbereich, zu prüfen und dabei Umfeldanalysen anzustellen, die auf den gesamten Betroffe-

nenkreis abzielen. In einem weiteren Schritt wären im Rahmen von Probebetrieben die erarbeiteten Lösungsansätze in der Realität auf ihre Wirksamkeit hin zu evaluieren, um diese allenfalls auf Dauer umzusetzen.

9. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Um die bestehende Unklarheit hinsichtlich der Erreichbarkeit der "Schiffstation Wien City" zu beheben, wäre eine Evaluierung der Informationen im Internet vorzunehmen (s. Pkt. 2.1.3).

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

Der Empfehlung des Stadtrechnungshofes Wien wird zeitnah Rechnung getragen und allfällige Orientierungsmissverständnisse auf der Homepage beseitigt.

Empfehlung Nr. 2:

Im Rahmen der Evaluierung des Internetauftrittes wäre auch der Link zum Impressum - direkt anklickbar - auf der Homepage zu positionieren (s. Pkt. 2.1.3).

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

Der Empfehlung des Stadtrechnungshofes Wien wird zeitnah Rechnung getragen und allfällige Orientierungsmissverständnisse auf der Homepage beseitigt.

Empfehlung Nr. 3:

Es wäre die nördlichste Abfahrtsmöglichkeit und die Situation auf der links davon liegenden Fahrrelation klar auszuschildern (s. Pkt. 7.3).

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

Die Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH wird eine rasche Überarbeitung durch Fachleute

durchführen lassen und daher den Empfehlungen des Stadtrechnungshofes Wien Rechnung tragen.

Empfehlung Nr. 4:

Um das Einfahren in den flussauf weiterführenden Treppelweg zu verhindern und seine bestimmungsgemäße Nutzung zu sichern, wäre die Aufstellung eines entsprechenden Verbotsschildes geboten (s. Pkt. 7.3).

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

Die Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH wird eine rasche Überarbeitung durch Fachleute durchführen lassen und daher den Empfehlungen des Stadtrechnungshofes Wien Rechnung tragen.

Empfehlung Nr. 5:

Es wäre die Beschilderung der Begegnungszone in der Gesamtsicht zu evaluieren und dabei auch das konsequente Darstellen der Endpunkte der Begegnungszone zu berücksichtigen (s. Pkt. 7.5).

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

Die Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH wird eine rasche Überarbeitung durch Fachleute durchführen lassen und daher den Empfehlungen des Stadtrechnungshofes Wien Rechnung tragen.

Empfehlung Nr. 6:

Abgesehen von der geeigneteren Aufstellung des Verkehrszeichens "Einfahrt verboten", zu Beginn der Verbindungsstraße bei Anlegestelle 11 wäre es zielführend, die gewünschte Verkehrsführung in diesem Abschnitt zunächst klar zu definieren und die Beschilderung darauf abzustimmen (s. Pkt. 7.7).

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

Die Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH wird eine rasche Überarbeitung durch Fachleute durchführen lassen und daher den Empfehlungen des Stadtrechnungshofes Wien Rechnung tragen.

Empfehlung Nr. 7:

Es wäre die Sperrfläche beim Wendeplatz für Busse im Bereich des Schifffahrtszentrums zu entfernen (s. Pkt. 7.10).

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

Die Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH wird eine rasche Überarbeitung durch Fachleute durchführen lassen und daher den Empfehlungen des Stadtrechnungshofes Wien Rechnung tragen.

Empfehlung Nr. 8:

Es wäre die Möglichkeiten einer optimierten Steuerung des motorisierten Verkehrs, insbesondere im unmittelbaren Uferbereich, zu prüfen und dabei Umfeldanalysen anzustellen, die auf den gesamten Betroffenenkreis abzielen. In einem weiteren Schritt wären im Rahmen von Probetrieben die erarbeiteten Lösungsansätze in der Realität auf ihre Wirksamkeit hin zu evaluieren, um diese allenfalls auf Dauer umzusetzen (s. Pkt. 8.).

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

Die Geschäftsführung der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH teilt die Meinung des Stadtrechnungshofes Wien, die Aufenthaltszeiten des motorisierten Kfz-

Verkehrs zu minimieren. Sie wird die dargestellten Schwächen der Verkehrsorganisation nach einer Überarbeitung von Fachleuten beseitigen.

Den Vorschlag eines zu definierenden Abholplatzes für Busse hält die Geschäftsführung für nicht wünschenswert, weil dort mit konzentrierten Lärm- und Geruchsbelästigungen zu rechnen ist.

Was die vom Stadtrechnungshof Wien angeregten "Umfeldanalysen" betrifft, verweist die Geschäftsführung auf die im Bericht richtig dargestellte Gesetzeslage im Pkt. 3.3.2.

Die Geschäftsführung ist sich dessen bewusst, dass die Zunahme der Attraktivität Wiens für Touristen einerseits und der steigende Wunsch vieler Wienerinnen bzw. Wiener, das Donauufer in ihrer Freizeit zu erkunden, eine von Jahr zu Jahr größer werdende Herausforderung für die Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH darstellt. Vor diesem Hintergrund sei insbesondere darauf verwiesen, dass im Zuge der Umgestaltung 2014 über ein Drittel der alten, betonierten Verkehrsflächen begrünt wurden und wie unter Pkt. 6.1 dargestellt, die Ein- und Ausfahrt über die Donauuferbahn das sicher größte Verkehrsproblem darstellt.

Die optimale Steuerung des konzentrierten Verkehrs ist ein dauerhafter Prozess, der im Hinblick auf die gegebene Gesetzeslage bereits durchgeführt wird.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im September 2018