



**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](mailto:post@stadtrechnungshof.wien.at)

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

StRH VI - 8/18

MA 46, Prüfung von Unfallhäufungsstellen hinsichtlich

Fußgängerinnen bzw. Fußgängern

## KURZFASSUNG

*Die Verkehrssicherheitsarbeit der Magistratsabteilung 46 findet seine Grundlage in der Straßenverkehrsordnung 1960, die eine intensive Auseinandersetzung der Landesregierungen respektive der Behörden mit dem Themenkreis der Unfallverhütung einfordert. Insbesondere Unfallhäufungsstellen, also Straßenstellen, die wiederholt Schauplatz von Unfällen sind, haben in einem engen Zeitkorsett begutachtet und möglichst effizient entschärft zu werden.*

*Bei der gegenständlichen Prüfung betrachtete der Stadtrechnungshof Wien die Herangehensweise der Magistratsabteilung 46 an diese in ihrem Zuständigkeitsbereich liegende Thematik u.zw. mit Fokus auf Unfallhäufungsstellen mit Fußgängerinnen- bzw. Fußgängerbeteiligung und konnte dabei ein überwiegend positives Bild zeichnen.*

*Die Dienststelle zeigte eine professionelle Vorgehensweise und überzeugte durch Fachwissen. Es entstand der Eindruck, der Verkehrssicherheitsarbeit würde der nötige Stellenwert beigemessen werden, der sich auch im Engagement der Mitarbeitenden widerspiegelte.*

*Die vom Stadtrechnungshof Wien angeregten Optimierungen betrafen primär generelle arbeitsorganisatorische und dokumentarische Belange, umfassten aber auch konkrete Empfehlungen zur eigentlichen Sanierung von Unfallhäufungsstellen.*

*Durch die gegenständliche Prüfung sollte ein Beitrag zur Hebung der Verkehrssicherheit in Wien geleistet werden.*

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Vorgehensweise der Magistratsabteilung 46 bei Unfallhäufungsstellen mit Fußgängerinnen- bzw. Fußgängerbeteiligung hinsichtlich des Erkennens, Erfassens, Beurteilens und Sanierens 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.

## INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien.....	7
1.1 Prüfungsgegenstand.....	7
1.2 Prüfungszeitraum .....	7
1.3 Prüfungshandlungen.....	7
1.4 Prüfungsbefugnis.....	8
1.5 Vorberichte .....	8
2. Allgemeines .....	8
2.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen.....	8
2.2 Die Abbildung der Agenden innerhalb der Magistratsabteilung 46 .....	9
3. Statistische Angaben .....	9
3.1 Einleitung.....	9
3.2 Unfallgeschehen allgemein.....	10
3.3 Unfallgeschehen hinsichtlich Fußgängerinnen bzw. Fußgänger .....	11
4. Unfallfassung.....	11
4.1 Grundlagen.....	11
4.2 Unfalltypenobergruppen .....	12
4.3 Unfalltypenuntergruppen .....	12
5. Datenmanagement .....	14
6. Unfallauffällige Stelle versus Unfallhäufungsstelle .....	14
6.1 Definition.....	14

6.2 Identifikation .....	15
6.2.1 Herangehensweise der Magistratsabteilung 46.....	15
6.2.2 Kollisionstabelle, Kollisionsdiagramm.....	16
6.2.3 Auswertung, Weiterverfolgung.....	16
6.2.4 Maßnahmen .....	17
6.2.5 Priorisierung .....	18
7. Die Unfallhäufungsstellen im Detail .....	18
7.1 Übersicht .....	18
7.2 Kreuzung Herklotzgasse - Mariahilfer Gürtel.....	19
7.3 Kreuzung Römergasse - Wilhelminenstraße .....	21
7.3.1 Generelle Problematik .....	21
7.3.2 Erkennbarkeit der Schutzwege.....	22
7.3.3 Flankierende Maßnahmen.....	22
7.4 Kreuzung Gudrunstraße - Sonnleithnergasse .....	23
7.5 Weitere Unfallhäufungsstellen .....	23
7.5.1 Allgemein.....	23
7.5.2 Universitätsstraße vor Garnisongasse.....	24
8. Zusammenfassung der Empfehlungen .....	25

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Blick aus dem Stationsgebäude .....	20
Abbildung 2: Stadteinwärtiger Blick entlang der Wilhelminenstraße.....	21

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs. ....	Absatz
bzw. ....	beziehungsweise
d.i. ....	das ist
d.s. ....	das sind
etc. ....	et cetera
inkl. ....	inklusive
KA. ....	Kontrollamt der Stadt Wien
Kfz. ....	Kraftfahrzeug
km/h. ....	Kilometer pro Stunde
leg. cit. ....	legis citatae
lt. ....	laut
m. ....	Meter
MA. ....	Magistratsabteilung
Nr. ....	Nummer
o.a. ....	oben angeführt
rd. ....	rund
RVS. ....	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
s. ....	siehe
s.a. ....	siehe auch
StVO. 1960. ....	Straßenverkehrsordnung 1960
u.a. ....	unter anderem
u.U. ....	unter Umständen
u.zw. ....	und zwar
U-Bahn. ....	U-Bahn
Wiener Linien GmbH & Co KG. ....	WIENER LINIEN GmbH & Co KG
z.B. ....	zum Beispiel

## GLOSSAR

### Toter Winkel

Im gegenständlichen Zusammenhang wird damit der von Fahrzeuglenkerinnen bzw. Fahrzeuglenkern nicht einsehbare Bereich im Umkreis ihres Fahrzeuges bezeichnet. Seine Ausprägung ist u.a. von der Größe des Fahrzeuges und von der Anordnung von Spiegeln und Fenstern abhängig.

### Unfallhäufungsstelle

Stelle innerhalb des Straßennetzes, an der eine Unfalltyphäufung unter Berücksichtigung der Gleichartigkeit auftritt.

## PRÜFUNGSERGEBNIS

### **1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien**

#### **1.1 Prüfungsgegenstand**

Diese Prüfung wurde von der Abteilung Behörden und Kommunaltechnik durchgeführt.

Die gegenständliche Prüfung hatte die Überwachung respektive das gesamte Management weiterführender Maßnahmen der Magistratsabteilung 46 bei Unfallhäufungsstellen hinsichtlich Fußgängerinnen bzw. Fußgängern zum Thema. Die Entscheidung zur Durchführung der gegenständlichen Prüfung wurde in Anwendung der risikoorientierten Prüfungsthemenauswahl des Stadtrechnungshofes Wien getroffen.

In die Prüfung wurde auch ein Bürgeranliegen über eine Verkehrsstelle im 2. Wiener Gemeindebezirk miteinbezogen.

#### **1.2 Prüfungszeitraum**

Die gegenständliche Prüfung erfolgte im vierten Quartal des Jahres 2018 und im ersten Drittel des Folgejahres. Das Eröffnungsgespräch mit der geprüften Stelle fand Anfang September 2018 statt. Die Schlussbesprechung wurde in der 13. Woche des Jahres 2019 durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum bezog sich auf die letzten drei Jahre, reichte gegebenenfalls aber auch weiter zurück.

#### **1.3 Prüfungshandlungen**

Im Rahmen der gegenständlichen Prüfung nahm der Stadtrechnungshof Wien Einsicht in diverse Statistiken, Unterlagen und Plandokumente. Daneben begutachtete er neu-ralgische Straßenstellen vor Ort, um die Gegebenheiten im Gesamtkomplex beurteilen und ein realitätsnahes Bild zeichnen zu können.

Die geprüfte Stelle zeigte sich bei der Prüfung kooperativ und trug ihren Teil zu einem reibungslosen Prüfungsablauf bei.

## **1.4 Prüfungsbefugnis**

Die Prüfungsbefugnis für diese Sicherheitsprüfung ist in § 73c der Wiener Stadtverfassung festgeschrieben.

## **1.5 Vorberichte**

Zum gegenständlichen Prüfungsthema lagen dem Stadtrechnungshof Wien für die vergangenen zehn Jahre mehrere relevante Prüfungsberichte vor. So befassten sich vier Berichte des damaligen Kontrollamtes der Stadt Wien aus den Jahren 2007, 2009, 2010 und 2012 mit Fragen der Verkehrssicherheit bzw. dem Umgang mit Unfallhäufungsstellen, wenngleich diese nicht explizit auf Fußgängerinnen bzw. Fußgänger abzielten.

Die Prüfungsberichte tragen die Titel

- MA 46, Verkehrssicherheit im Bereich von Radfahranlagen, KA VI - 46-1/07,
- MA 46, Überwachung und Prüfung des Unfallgeschehens, KA III - 46-1/09,
- MA 46, Nachprüfung der Verkehrssicherheit von Radfahranlagen, KA VI - 46-2/10,
- MA 46, Verkehrssicherheit von Radfahranlagen und Bearbeitung dahingehender Beschwerden; zweite Nachprüfung, KA VI - 46-1/13.

Die o.a. Prüfungsberichte können auf der Homepage des Stadtrechnungshofes Wien nachgelesen werden.

## **2. Allgemeines**

### **2.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen**

Die Verkehrssicherheitsarbeit der Magistratsabteilung 46 findet ihren Ursprung in der StVO. 1960. Dieses Gesetzeswerk fordert u.a. eine intensive Auseinandersetzung der Landesregierungen respektive der Behörden mit dem Themenkreis der Unfallverhütung an Straßenstellen oder Straßenstrecken, die wiederholt Unfälle mit Personen- oder Sachschaden aufweisen.

Laut dem bezughabenden § 96 leg. cit., "Besondere Rechte und Pflichten der Behörde", hat die Behörde unverzüglich festzustellen, welche Maßnahmen zur Verhütung weiterer Unfälle ergriffen werden können. Doch nicht nur die Feststellung der unfallverhütenden

Maßnahmen hat unverzüglich zu erfolgen, auch die Verwirklichung derselben ist in einem ebenso engen Zeitkorsett gefordert. Sollte eine rasche Realisierung nicht möglich sein, so hat die Stelle, die für die Ergreifung der Maßnahme zuständig ist, die entgegenstehenden Umstände darzulegen.

## **2.2 Die Abbildung der Agenden innerhalb der Magistratsabteilung 46**

In der Geschäftseinteilung des Magistrats der Stadt Wien sind die prüfungsrelevanten Agenden der Magistratsabteilung 46 mit *"Überwachung und Prüfung des Unfallgeschehens mit Erfassung und Analyse von Unfallhäufungsstellen und Durchführung von Nachuntersuchungen"* determiniert. Dieser umfassende Aufgabenblock war in der Organisationsstruktur der geprüften Einrichtung im Dezernat Verkehrsmanagement und Verkehrssicherheit u.zw. in der untergeordneten Stelle "Gruppe Verkehrssicherheit" abgebildet.

Der Gruppenleitung unterstellt waren - neben den übrigen Mitarbeitenden - auch die Funktion des Projektkoordinators für Radfahrinfrastruktur sowie die der Koordinatorin für Fußgängerinnen bzw. Fußgänger und Jugendangelegenheiten. Bemerkenswert war dabei, dass die beiden genannten Funktionen lt. der Stellenansicht im magistratsweiten Intranet nicht nur in der Gruppenleitung, sondern auch in der Stelle "KoordinatorInnen" angesiedelt waren, die wiederum direkt der Dienststellenleitung unterstand. Im Organigramm der Magistratsabteilung 46 fand sich die Stelle "KoordinatorInnen" nicht wieder, weshalb diese beiden Quellen unterschiedliche Hierarchien widerspiegeln.

Zur exakten Abgrenzung der Kompetenzen und der Befugnisse sah es der Stadtrechnungshof Wien als erforderlich an, die Zuordnung der Funktionen des Projektkoordinators für Radfahrinfrastruktur sowie die der Koordinatorin für Fußgängerinnen bzw. Fußgänger und Jugendangelegenheiten zu konkretisieren.

## **3. Statistische Angaben**

### **3.1 Einleitung**

Zur Veranschaulichung seien an dieser Stelle einige maßgebliche statistische Daten dargestellt.

Da ab dem Jahr 2012 eine geänderte Erhebungsmethode angewendet wurde und eine Vergleichbarkeit mit den Vorjahren nicht länger gegeben war, reichte die Betrachtung durch den Stadtrechnungshof Wien bis zu ebendiesem Zeitpunkt zurück.

Zuvor erfolgte die Unfallaufnahme nämlich auf Basis von sogenannten Unfallzählblättern, wogegen nunmehr das mittlerweile etablierte Unfalldatenmanagement die Erhebungsmethodik vorgibt. Durch die Änderung diverser Parameter, wie etwa die Reduktion der Kategorien von Verletzten, waren direkte Vergleiche nicht opportun.

### **3.2 Unfallgeschehen allgemein**

Österreichweit ereigneten sich im Jahr 2017 im Tagesdurchschnitt 102 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden. Pro Tag war durchschnittlich etwas mehr als ein Todesopfer zu beklagen. In absoluten Zahlen bedeutete dies 414 Verkehrstote - ein historischer Tiefststand - bei knapp unter 37.500 Verkehrsunfällen. Rund 47.000 Personen trugen dabei Verletzungen davon.

In Wien war in den Jahren 2013 bis 2016 ein steter, wenn auch prozentuell marginaler Anstieg an Verkehrsunfällen mit Personenschaden zu beobachten. Im Jahr 2017 wurde diese Tendenz mit einem Abfall der Verkehrsunfälle von zuvor 5.863 auf 5.434 durchbrochen. Auch die Zahl der Verletzten und getöteten Personen fiel auf 6.717, wenngleich bedauerlicherweise die Todesrate weiter stieg, u.zw. auf 22. Im Betrachtungszeitraum bedeutete dies den zweithöchsten Wert an Getöteten, der nur im Jahr 2012 mit 24 übertroffen wurde.

Konkretisierend sei erwähnt, dass die Todesrate nicht ausschließlich Personen beinhaltete, die direkt an der Unfallstelle oder am Tag des Unfalls starben. Sie umfasste vielmehr auch jene Menschen, die erst nach einem gewissen Zeitraum, der in der Regel 30 Tage beträgt, ihren Verletzungen erlegen sind.

### **3.3 Unfallgeschehen hinsichtlich Fußgängerinnen bzw. Fußgänger**

Die Anzahl der verletzten Fußgängerinnen bzw. Fußgänger lag österreichweit in den letzten Jahren relativ konstant bei knapp 4.000. Zu Tode kamen im Jahr 2017 73 Fußgängerinnen bzw. Fußgänger, in den Vorjahren verlief auch dieser Wert verhältnismäßig linear.

Heruntergebrochen auf den Wiener Raum waren - ebenfalls das Jahr 2017 fokussierend - 1.264 verletzte Fußgängerinnen bzw. Fußgänger zu verzeichnen. Davon kamen 12 Personen ums Leben. Bei 22 Verkehrstoten insgesamt waren demnach rd. 50 % der Gruppe der zu Fuß gehenden Personen zuzurechnen. Dieses Verhältnis zeigte sich über die vergangenen Jahre als weitgehend konstant.

## **4. Unfallfassung**

### **4.1 Grundlagen**

Für eine seriöse Analyse des Unfallgeschehens an gefahrenträchtigen Straßenstellen, Kreuzungen bzw. Straßenabschnitten ist es unumgänglich, nicht nur die absolute Anzahl, sondern auch den Unfallhergang und die Unfallumstände in möglichst einheitlicher Form in Betracht zu ziehen. Demnach ist schon zu einem möglichst frühen Zeitpunkt - also bereits bei der Unfallfassung durch die Exekutive - ein Standard anzulegen, der nachgelagert eine systematische Lokalisierung und zielgerichtete Ausarbeitung von Sanierungsmaßnahmen erlaubt.

Zu diesem Zweck greifen die befassten Stellen auf die von der Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr publizierten Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, kurz RVS genannt, zurück. Innerhalb dieses, den Stand der Technik repräsentierenden Regelwerkes, war die RVS 02.02.21 - *Verkehrssicherheitsuntersuchung*, von Relevanz. Darin fanden sich Definitionen, Vorgaben und Standards zur zielgerichteten Unfallfassung und Unfallanalyse.

Ihre Verbindlichkeit erlangte die aktuell gültige RVS 02.02.21 in der Fassung vom 1. Oktober 2014 durch die dahingehende Erklärung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 27. Oktober 2014. Eine Abänderung erfolgte im

Wege einer Dienstanweisung ebendieser Stelle vom 20. April 2015, mit welcher der Komplex der Unfälle mit Fußgängerinnen bzw. Fußgängern durch zwei Untergruppen vervollständigt worden ist. Aufgrund der unmittelbaren Prüfungsrelevanz wird darauf in weiterer Folge des Berichtes noch detaillierter eingegangen werden.

## **4.2 Unfalltypenobergruppen**

Die Exekutive generiert auf der zuvor genannten Grundlage, also bereits bei der Unfallaufnahme, Daten im Sinn der RVS 02.02.21, u.zw. im Rahmen des sogenannten Unfalldatenmanagements. In diesem System ordnet sie die Verkehrsunfälle - neben weiteren Differenzierungen - Unfalltypenobergruppen zu, die bereits erste Rückschlüsse über die Art des Ereignisses zulassen. Als Beispiele für Unfalltypenobergruppen seien Unfälle mit haltenden oder parkenden Fahrzeugen, rechtwinkelige Kollisionen, Unfälle im Richtungs- und im Begegnungsverkehr, insbesondere aber die Unfalltypenobergruppe 8, "Fußgängerunfälle" angeführt.

Ein Straßenverkehrsunfall mit Personenschaden bedingt definitionsgemäß immer die Beteiligung eines in Bewegung befindlichen Fahrzeuges. Deshalb werden Alleinunfälle von Fußgängerinnen bzw. Fußgängern, auch wenn eine Beteiligung von Spiel- und Sportgeräten, etwa von Kinderfahrrädern, Rollern oder Skateboards vorliegt, nicht erfasst. Hierunter fallen etwa Stürze durch Stolpern, Ausrutscher mit dem Skateboard oder Zusammenstöße zwischen Rollerfahrern. Ein Fußgängerunfall im Sinn der o.a. Definition des Straßenverkehrsunfalls mit Personenschaden liegt aber auch vor, wenn sich die betroffene Person mit Rollschuhen, Inlineskatern oder auf einem Skateboard bewegt. Als Beispiel sei hier eine Skateboardfahrerin bzw. ein Skateboardfahrer genannt, die bzw. der ein den Gehsteig querendes Fahrzeug rammt.

## **4.3 Unfalltypenuntergruppen**

Innerhalb der einzelnen Unfalltypenobergruppen erfolgt eine weitere Konkretisierung durch die Bildung von Unfalltypenuntergruppen. An die oben exemplarisch genannten Unfälle mit haltenden oder parkenden Fahrzeugen anknüpfend wird die Unfalltypenuntergruppe 71 "Kollision mit rechts haltendem oder parkendem Fahrzeug" beispielhaft angeführt. Die Unfalltypenuntergruppe 72 wiederum lässt auf ein links haltendes oder

parkendes Fahrzeug schließen, während die Unfalltypenuntergruppe 74 eine Kollision mit einer offenen Wagentüre definiert.

In Bezug auf die prüfungsgegenständliche Fußgängerinnen- bzw. Fußgängerthematik, also innerhalb der Unfalltypenobergruppe 8, wurde etwa zwischen Kollisionen mit Fußgängerinnen bzw. Fußgängern auf der Fahrbahn, beim Abbiegen, neben der Fahrbahn oder bei einer Haus- oder Grundstückseinfahrt unterschieden. Hier griff die zuvor angesprochene Abänderung der RVS 02.02.21 vom 20. April 2015, mit der die Unfalltypenobergruppe 8 durch Hinzufügen zweier Unfalltypenuntergruppen wieder vervollständigt worden ist. Diese zusätzlichen Rubriken, die in früheren Fassungen bereits aufschienen, aber im Rahmen des Drucks der Fassung vom 1. Oktober 2014 versehentlich verloren gingen, zielten auf Kollisionen mit Fußgängern im Kreuzungsbereich ab.

Sie unterschieden dabei im Bewegungsverhalten des beteiligten Fahrzeuges und der Annäherungsrichtung der beteiligten zu Fuß Gehenden. Die hinzugekommene Untergruppe 81 bezog sich auf im Kreuzungsbereich geradeaus fahrende Fahrzeuge, wogegen die Untergruppe 82 rechts- bzw. linksabbiegende Fahrzeuge einschloss.

Mit Blick auf die Detailebene der Unfalltypenuntergruppen erschloss sich der reelle Unfallhergang, da dort sowohl die Annäherungsrichtung der Fußgängerin bzw. des Fußgängers als auch die tatsächliche Abbiegerichtung sichtbar wurde. So beschrieb etwa die Kennziffer 821 eine Kollision beim Rechtsabbiegen, wobei die Fußgängerin bzw. der Fußgänger sich in gleicher Richtung wie das beteiligte Fahrzeug der Kreuzung nähert. Sie widerspiegelt also auch die klassischen Abbiegeunfälle, bei jenen, die zu Fuß Gehenden insbesondere für Lenkerinnen bzw. Lenker von schweren Kfz äußerst schlecht, zum Teil sogar überhaupt nicht wahrnehmbar sind. Die Fußgängerinnen bzw. Fußgänger befinden sich oft im sogenannten toten Winkel, der insbesondere an der Beifahrerseite stark ausgeprägt ist.

Die weiteren zur Verfügung stehenden Unfalltypenuntergruppen berücksichtigten Kollisionen mit Fußgängerinnen bzw. Fußgängern im Streckenbereich, etwa Unfälle beim Queren der Fahrbahn außerhalb von Kreuzungen oder bei einer Hauseinfahrt.

## **5. Datenmanagement**

Die Unfalldaten wurden der Magistratsabteilung 46 in weiterverwertbarer Form von der Bundesanstalt Statistik Österreich in regelmäßigen Abständen zur Verfügung gestellt. Wie bereits erwähnt, sind das von der Exekutive bei der Unfallaufnahme generierte Daten, die von der Statistik Österreich zusammengeführt wurden. Entsprechend der Intentionen der RVS 02.02.21 sind diese allgemein zugänglich zu halten, "um allen mit Verkehrssicherheit befassten und interessierten Informationen über das Unfallgeschehen zu eröffnen".

In einem ersten Schritt breitete die geprüfte Stelle die Datensätze nach ihren Bedürfnissen auf und filterte jene Straßenstellen, Kreuzungen bzw. Straßenabschnitte des Wiener Verkehrsnetzes, die wiederholt Schauplatz von Unfällen mit Personenschaden wurden. Sie bediente sich dazu nicht nur der teils komplexen Algorithmen und Auswertungsmöglichkeiten der externen Datenbank, sondern programmierte für die tägliche Arbeit ein leicht bedienbares, anwenderfreundlicheres Recherchetool, das die internen Abläufe vereinfacht und Fehldeutungspotenzial reduziert. Wegen der allgemeinen Güte und der gelungenen Ergebnisorientierung dieses Tools sei der Einsatz der Mitarbeitenden der Magistratsabteilung 46 bei der Programmierung und Wartung besonders hervorgehoben.

## **6. Unfallauffällige Stelle versus Unfallhäufungsstelle**

### **6.1 Definition**

Neben dem Erfassungsverfahren fanden auch das Herausarbeiten der Unfallhäufungsstellen und die Analysearbeit in der RVS 02.02.21 ihre normativen Grundlagen. Eine Unfallhäufungsstelle ist dort solcherart definiert, als entweder mindestens drei gleichartige Unfälle mit Personenschaden in drei Jahren oder mindestens fünf gleichartige Unfälle - einschließlich Unfälle mit Sachschäden - in einem Jahr zu verzeichnen waren.

Die in beiden Fällen angeführte Gleichartigkeit war auf die bereits beschriebenen Unfalltypen zu beziehen und stellt ein wesentliches Charakteristikum einer Unfallhäufungsstelle dar. Liegt keine nachweisliche Unfalltypenhäufung vor, ist bezeichnungshierar-

chisch korrekt von einer unfallauffälligen Stelle bzw. von einem unfallauffälligen Bereich zu sprechen.

## **6.2 Identifikation**

### **6.2.1 Herangehensweise der Magistratsabteilung 46**

Die Magistratsabteilung 46 legte der Identifikation der Unfallhäufungsstellen die Auflistung bzw. Auswertung der unfallauffälligen Stellen, im prüfungsgegenständlichen Fall mit der Einschränkung auf Unfälle der Unfalltypenobergruppe 8, zugrunde. Um aus den unfallauffälligen Stellen die potenziellen Unfallhäufungsstellen herauszufiltern, bezog sie sich stets auf die erste Definition, nämlich auf die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden in drei Jahren. Die zweite Definition "mindestens fünf gleichartige Unfälle - einschließlich Unfälle mit Sachschäden - in einem Jahr" ließ sie außen vor, da Unfälle mit Sachschäden nicht erfasst werden und somit eine dahingehende Auswertung hinfällig war.

Im Gegensatz zu den Vorgaben aus der RVS 02.02.21 zog die Magistratsabteilung 46 die Relevanzgrenze bei vier gleichartigen Unfällen mit Personenschaden in drei Jahren ein. Sie begründete dies mit den Auswirkungen aus der ab dem Jahr 2012 geänderten Erhebungsmethode, die zu massiven Schwierigkeiten bei der Datenerfassung und massiven Verzügen beim Datentransfer führte. Die Dienststelle sah sich in weiterer Folge mit erheblichem Nachholbedarf konfrontiert, den sie nur durch die Anwendung engerer Kriterien zu bewerkstelligen vermochte. Sie wollte sich also zunächst auf die prägnanteren Unfallhäufungsstellen konzentrieren.

Der Stadtrechnungshof Wien zeigte Verständnis für diese Vorgehensweise, gab gleichzeitig aber auch zu bedenken, dass mittlerweile das Argument der Arbeitsspitzen nur noch bedingt greift. Er empfahl demnach, alsbald auf den in der RVS 02.02.21 eingezogenen Richtwert von drei gleichartigen Unfällen mit Personenschaden in drei Jahren zurückzukehren.

### **6.2.2 Kollisionstabelle, Kollisionsdiagramm**

Nach dem Herausfiltern der Straßenstellen, die - diesfalls - vier gleichartige Fußgängerunfälle mit Personenschaden in drei Jahren aufweisen, beginnt die eigentliche Verkehrssicherheitsarbeit. Es galt zunächst zu prüfen, inwieweit Richtungsgleichheit vorlag, die per se einen hohen Handlungsbedarf begründet. Doch auch Unfälle aus unterschiedlichen Annäherungsrichtungen können gleiche ursachenspezifische Zusammenhänge aufweisen, sodass solche Straßenstellen dennoch einer näheren Untersuchung bedürfen. Die nähere Untersuchung führt u.U. zu einem gleichfalls hohen Handlungsbedarf.

Dazu erarbeitete die Dienststelle auf Basis der - im Weg des bereits angesprochenen Recherchetools generierten - Kollisionstabellen zunächst die korrespondierenden Kollisionsdiagramme. In diesem Schritt erfolgt das strukturierte Überführen der tabellarisch dargestellten Unfalldetails in eine standardisierte grafische Darstellung, die u.a. die Beteiligten, die Annäherungsrichtungen, den Unfalltyp und die Verletzungsschwere wiedergibt. Aus ihr gehen Gleichartigkeiten und Spezifika der Unfallstelle deutlicher hervor, woraus letztlich eine Erleichterung der Verkehrssicherheitsarbeit resultiert.

Gesteigerte Aussagekraft würde den Kollisionsdiagrammen der Magistratsabteilung 46 nach Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien die - auch gemäß der RVS 02.02.21 obligate - Eintragung der maßgeblichen Verkehrszeichen verleihen. Um Missverständnissen bei der räumlichen Zuordnung vorzubeugen, empfahl der Stadtrechnungshof Wien weiters, in die Kollisionsdiagramme überdies den gleichsam geforderten Nordpfeil einzutragen.

### **6.2.3 Auswertung, Weiterverfolgung**

Die Auswertung der dem Stadtrechnungshof Wien übermittelten Unterlagen ließ 23 Stellen zu Tage treten, die mit 4 oder mehr gleichartigen Fußgängerinnen- bzw. Fußgängerunfällen mit Personenschaden in 3 Jahren einer näheren Betrachtung bedurften.

In elf dieser Fälle kam die Magistratsabteilung 46 zu dem Schluss, es würde sich mangels Richtungsgleichheit bzw. mangels identischer ursachenspezifischer Unfallkriterien

um keine Unfallhäufungsstelle handeln. Sie nahm die Angelegenheiten aber dennoch in Evidenz, um die Entwicklung des Geschehens zu beobachten und in weiterer Folge auf negative Tendenzen möglichst zeitnah reagieren zu können. Dazu ergänzte sie die Kollisionsdiagramme periodisch um die aktuellen Daten und versuchte auf diese Weise den allfälligen Wandel von einer unfallauffälligen Stelle hin zur Unfallhäufungsstelle in einem frühen Stadium erkennen zu können.

#### **6.2.4 Maßnahmen**

Für die tatsächlich als Unfallhäufungsstellen deklarierten Kreuzungen bzw. Bereiche hatte die geprüfte Stelle - den Anforderungen aus der StVO. 1960 folgend - ein Sanierungsprojekt bzw. einen Sanierungsvorschlag auszuarbeiten. Dies führt nicht unbedingt zu weitreichenden baulichen oder technischen und letztlich kostenintensiven Unterfangen, sondern kann durchaus auch zu einfachen und kostengünstigen Maßnahmen zur Entschärfung der Situation führen. Gegebenenfalls kann etwa die Anpassung der Steuerung der Verkehrslichtsignalanlage oder das Markieren einer Sperrfläche das Auftreten von Unfällen eindämmen oder gar verhindern. Im Gegensatz dazu kann sich aus den Analysen aber auch die generelle Neugestaltung des gesamten Kreuzungsplateaus als einzig zielführende Maßnahme ableiten lassen.

In der Folge ist in jedem Fall die umfassende und einen längeren Zeitraum umspannende Weiterbeobachtung der - ehemaligen - Unfallhäufungsstelle im Sinn der Evaluierung der getroffenen Maßnahmen bzw. im Hinblick auf eine allfällige Unfallverlagerung von Relevanz.

Der Sanierungsvorschlag erging stets innerhalb der Magistratsabteilung 46 an das Dezernat Behörde und Planung, das die weiteren Veranlassungen wie Ortsverhandlungen, Bescheiderstellungen, etc. vorantrieb. In diesem Schritt erfolgte auch die Einbindung der weiteren Beteiligten wie etwa der Magistratsabteilung 28 als Straßenerhalterin oder der Magistratsabteilung 33 in ihrer Zuständigkeit für elektro- bzw. lichttechnische Anlagen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs.

### **6.2.5 Priorisierung**

Zur Abrundung der bis hierher sachgerechten und versierten Herangehensweise sah der Stadtrechnungshof Wien das dokumentierte Priorisieren der in Angriff zu nehmenden Unfallhäufungsstellen als unumgänglich an. Selbstredend geben allein die absoluten Fallzahlen erste Dringlichkeiten vor und veranlassen die Magistratsabteilung 46 entweder zu besonders raschem Handeln oder lassen sie die Bearbeitung zu einem späteren Zeitpunkt vertretbar erscheinen. Innerhalb der Gruppen von Unfallhäufungsstellen mit gleicher oder annähernd gleicher Anzahl an Verkehrsunfällen wäre jedoch nach Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien eine Prioritätenreihung nach zusätzlichen Gesichtspunkten einzuziehen. Dies wäre etwa die Unfall- bzw. die Verletzungsschwere, die Verkehrsstärken, der grob abgeschätzte Sanierungsaufwand oder die Unfallbeteiligten. Kriterien also, die der zeitlichen Lagerung des Abarbeitens der Unfallhäufungsstellen ein Plus an Plausibilität verleihen würden.

Die Einbeziehung der o.a. Kriterien könnte aber nicht nur die zeitliche Priorisierung bzw. die Treffsicherheit verbessern. Auch ex post können argumentative Vorteile entstehen, etwa wenn sich die Magistratsabteilung 46 mit Vorwürfen in Richtung Versäumnisse konfrontiert sehen sollte. Diesen könnte sie einem fundierten und insbesondere dokumentierten Zeitgerüst begegnen.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl demnach, innerhalb der Gruppen von Unfallhäufungsstellen mit gleicher oder annähernd gleicher Anzahl an Verkehrsunfällen eine Prioritätenreihung nach zusätzlichen Gesichtspunkten einzuziehen.

## **7. Die Unfallhäufungsstellen im Detail**

### **7.1 Übersicht**

Spitzenreiterin der zwölf tatsächlichen Unfallhäufungsstellen (s.a. Punkt 6.2.3) war mit neun Fußgängerunfällen mit Personenschaden in den Jahren 2015 bis 2017 die Kreuzung der Herklotzgasse mit dem Mariahilfer Gürtel im 15. Wiener Gemeindebezirk. Mit sechs bzw. fünf Fußgängerunfällen hoben sich die Schnittpunkte der Römbergasse mit der Wilhelminenstraße bzw. der Gudrunstraße mit der Sonnleithnergasse aus der Masse der übrigen Kreuzungen, die jeweils vier Fußgängerunfälle aufwiesen, ab.

## **7.2 Kreuzung Herklotzgasse - Mariahilfer Gürtel**

Bei dieser Kreuzung ergab die Analyse, dass der hohe Querungsbedarf am Mariahilfer Gürtel zur bzw. von der U-Bahn Station Gumpendorfer Straße mit dem vorhandenen - aber abseits gelegenen - signalgeregelten Schutzweg nicht ausreichend bedient werden konnte. Die Fußgängerinnen bzw. Fußgänger querten den Mariahilfer Gürtel auf Höhe der Herklotzgasse selbst bei "risiko- bzw. konfliktreichen Verkehrssituationen" außerhalb des Schutzweges. Insbesondere von der Clementinengasse kommend bzw. um diese zu erreichen, sollte damit ein Umweg vermieden werden.

Die Dienststelle zielte demnach mit ihrem Sanierungsvorschlag auf eine definierte Lenkung der Ströme an zu Fuß Gehenden von und zur U-Bahn Station ab. Sie erachtete dazu die Schaffung einer gesicherten Querungsmöglichkeit durch die Installation einer Lichtsignalanlage für Fußgängerinnen bzw. Fußgänger über den Mariahilfer Gürtel auf Höhe der Clementinengasse und die Errichtung eines Schutzgeländers als erforderlich. Das Schutzgeländer sollte die direkte Querung unterbinden und die Personen zu einem der nunmehr zwei signalgeregelten Schutzwege leiten.

Die verkehrstechnische Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen fand im Oktober des Jahres 2017 statt, woraufhin sich bis Jahresende keine weiteren Unfälle mit Fußgängerinnen bzw. Fußgängern mehr ereigneten. Die im Zeitpunkt der gegenständlichen Prüfung noch nicht vorhandene Auswertung der Daten für das Jahr 2018 wird erst zeigen, ob dieser erfreuliche Trend anhielt oder ob allenfalls durch weitere Maßnahmen nachgebessert werden muss.

Abbildung 1: Blick aus dem Stationsgebäude



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Die Abbildung wurde nahezu parallel zum Mariahilfer Gürtel in nächster Nähe des Ausganges aus dem Stationsgebäude mit Blickrichtung zur Clementinengasse aufgenommen. Im Vordergrund ist perspektivisch das Schutzgeländer zu erkennen, das die Personenströme in Richtung der neuen Lichtsignalanlage für Fußgängerinnen bzw. Fußgänger leiten respektive ein direktes Betreten und Queren des Mariahilfer Gürtels unterbinden soll. Das Schutzgeländer endet auf Höhe des Schutzweges, erkennbar an den beiden unmittelbar davor angehaltenen, weißen Kfz. In die entgegengesetzte Richtung, also in Fahrtrichtung des Verkehrs gesehen, endet das Schutzgeländer auf Höhe des bereits vorhandenen Schutzweges nördlich der Sechshauser Straße.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl wegen der ehemals hervorstechenden Unfalltyphäufung, diese Kreuzung nach Vorliegen der aktuellen Unfalldaten prioritär zu evaluieren.

## 7.3 Kreuzung Römergasse - Wilhelminenstraße

### 7.3.1 Generelle Problematik

Hinsichtlich der gegenständlichen Unfallhäufungsstelle im 16. Wiener Gemeindebezirk waren vermehrt Unfälle mit zu Fuß Gehenden am stadteinwärtigen, d.i. der aus Annäherungsrichtung gesehen dem Kreuzungsplateau nachgelagerte Schutzweg über die Wilhelminenstraße zu verzeichnen. Die nachfolgende Abbildung zeigt den betroffenen Schutzweg unmittelbar vor der in der Haltestelle angehaltenen Straßenbahngarnitur.

Abbildung 2: Stadteinwärtiger Blick entlang der Wilhelminenstraße



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Im Rahmen ihrer Konfliktbeobachtungen, d.s. die Betrachtungen des Verkehrsgeschehens vor Ort, kam die Magistratsabteilung 46 zu dem Schluss, die Anhaltebereitschaft der Fahrzeuglenkerinnen bzw. Fahrzeuglenker wäre infolge der gefahrenen Geschwindigkeiten nicht gegeben. Sie schlug daher dem Dezernat Behörde und Planung mit Schreiben vom 7. November 2018 als Sanierungsmaßnahme vor, im betroffenen Bereich der Wilhelminenstraße die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren.

Im Prüfungszeitpunkt war die Realisierung der Maßnahme infolge eines leichten Verzuges bei der Ausfertigung der Verordnung noch ausständig. Die Dienststelle versicherte dem Stadtrechnungshof Wien jedoch, sich in Zusammenarbeit mit der Magistratsabteilung 28 um eine Beschleunigung des weiteren Ablaufes bis zur definitiven Aufstellung der Straßenverkehrszeichen bemühen zu wollen.

### **7.3.2 Erkennbarkeit der Schutzwege**

Abgesehen vom Aspekt der Annäherungsgeschwindigkeit sah der Stadtrechnungshof Wien in der Kenntlichmachung des Schutzweges Potenzial, das Gefahrenmoment weiter zu reduzieren. Obzwar vor dem ersten Schutzweg ein Hinweiszeichen nach § 53 Abs. 1 StVO. 1960 "Kennzeichnung eines Schutzweges" angebracht war, schien die Wahrnehmbarkeit des zweiten, unfallträchtigen Schutzweges auch wegen der optisch in den Vordergrund rückenden Straßenbahnschienen ausbaufähig. Durch eine Erneuerung der Bodenmarkierung, den Hinweis auf zwei in kurzem Abstand folgende Schutzwege, den Einsatz von Blinkleuchten und/oder sonstiger optischer Betonungen könnte eine verbesserte Wahrnehmung erzielt werden.

Der Stadtrechnungshof Wien regte demzufolge an, in den Sanierungsvorschlag Maßnahmen zur besseren Erkennbarkeit der Schutzwegesituation aufzunehmen.

### **7.3.3 Flankierende Maßnahmen**

Ferner fiel der geprüften Einrichtung im Zuge ihrer Beobachtungen die schlechte Erkennbarkeit von Fußgängerinnen bzw. Fußgängern vor dem eigentlichen Kreuzungsplateau auf. Der betroffene Bereich ist im linken Bilddrittel der Abbildung 2, u.zw. nächst der Tabaktrafik erkennbar. Der im Vergleich mit dem vorgezogenen Gehsteig im gegenüberliegenden Haltestellenbereich in anderer Flucht liegende Gehsteigrand zeigt sich insbesondere durch geparkte Kfz schwer wahrnehmbar. Der Faktenlage folgend ergänzte die Magistratsabteilung 46 ihren Sanierungsvorschlag um eine 3 m lange bauliche Gehsteigvorziehung an der - stadteinwärts gesehen - linken Ecke der Kreuzung.

## **7.4 Kreuzung Gudrunstraße - Sonnleithnergasse**

Die Kreuzung der Gudrunstraße mit der Sonnleithnergasse im 10. Wiener Gemeindebezirk wurde im Jahr 2017 mit fünf Fußgängerinnen- bzw. Fußgängerunfällen mit Personenschaden als Unfallhäufungsstelle identifiziert. Eine Verschiebung des Beobachtungszeitraumes in Richtung der Vergangenheit führte zu dem Schluss, die generelle Problematik an dieser Straßenstelle wäre schon zu einem früheren Zeitpunkt, spätestens jedoch mit Vorliegen der Unfallzahlen des Jahres 2015, zu thematisieren gewesen. Dies deshalb, da die Kollisionstabelle vier Unfälle mit Personenschaden allein aus den Jahren 2014 und 2015 beinhaltet.

Darauf angesprochen konnte die Magistratsabteilung 46 den Stadtrechnungshof Wien mit einer schlüssigen - wenngleich nur rudimentär dokumentierten - Argumentation davon überzeugen, sich zeitgerecht der Angelegenheit genähert, aber keinen sofortigen Handlungsbedarf abgeleitet zu haben. Sie berücksichtigte in ihren damaligen Überlegungen auch die Einflüsse der Baustellenprovisorien in der Gudrunstraße, die unmittelbare Umgestaltungsmaßnahmen ad absurdum geführt hätten, der Betrachtung aber zusätzliche Komplexität verlieh.

Es war aber festzuhalten, dass das Unfallgeschehen mit erhöhter Aufmerksamkeit beobachtet wurde.

Trotz dieser als positiv zu bewertenden Vorgehensweise empfahl der Stadtrechnungshof Wien, insbesondere bei ähnlich komplex gelagerten Fällen der Dokumentation von Argumenten und Entscheidungen gesteigertes Augenmerk zuzumessen.

## **7.5 Weitere Unfallhäufungsstellen**

### **7.5.1 Allgemein**

An neun weiteren Straßenstellen ereigneten sich in den Jahren 2015 bis 2017 jeweils vier Fußgängerunfälle mit Personenschaden. Zwei dieser Straßenstellen standen im Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien nach Angabe der Magistratsabteilung 46 hinsichtlich derer Aufarbeitung vor der Inangriffnahme. Drei Unfallhäufungsstellen befanden sich in Bearbeitung, weitere drei Unfallhäufungsstellen waren

bereits saniert bzw. im fortgeschrittenen Stadium einer Bearbeitung, als die Ortsverhandlungen schon abgewickelt waren.

### **7.5.2 Universitätsstraße vor Garnisongasse**

Hinsichtlich der Unfallhäufungsstelle in der Universitätsstraße im 9. Wiener Gemeindebezirk, die - stadtauswärts gesehen - unmittelbar vor der Garnisongasse liegt, fand eine Ortsverhandlung bereits statt, u.zw. im November des Jahres 2015. Dabei wurde der Sanierungsvorschlag der Magistratsabteilung 46, der einen baulichen Mittelteiler zwischen zwei Fahrstreifen inkl. der erforderlichen Fahrbahnmarkierung als Mittel der Wahl auswies, festgelegt. Im März des Folgejahres erfolgte eine dahingehende Eingabe bei der Magistratsabteilung 28, die die Projektierung respektive Realisierung des Vorhabens vorantreiben sollte. Im Prüfungszeitpunkt waren im gegenständlichen Straßenzug allerdings keinerlei Veränderungen erkennbar. Dies war darauf zurückzuführen, dass in diesem Bereich Bauarbeiten im Zusammenhang mit dem Neubau der U-Bahnlinie U5 bzw. der Umlegung der U-Bahnlinie U2 anstanden und verlorener Aufwand hintangestellt werden sollte.

Im Verlauf der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien replizierte die Magistratsabteilung 46 das Unfallgeschehen erneut und bezog dabei die aktuellsten Unfalldaten mit ein. Im Rahmen der Analyse war eine bemerkenswerte Entwicklung festzustellen, hatte sich doch mittlerweile die ursprüngliche Unfallhäufungsstelle von der Fahrbahn weg, hin auf die Gleisanlage der Straßenbahnlinien 43 und 44 verlagert. An den Fußgängerinnen- bzw. Fußgängerunfällen der jüngeren Vergangenheit waren somit nicht länger Kfz, sondern sich dem Haltestellenbereich nähernde Straßenbahngarnituren beteiligt. Diese Entwicklung ließ die Priorität der ursprünglich beabsichtigten Sanierungsmaßnahmen absinken, eröffnete allerdings Handlungsbedarf zur kurzfristigen Eindämmung der Kollisionen zwischen zu Fuß gehenden und Straßenbahnen. Den neuen Erkenntnissen Rechnung tragend, begann die Dienststelle unverzüglich mit der Suche nach Lösungsmöglichkeiten und sah Ansatzpunkte u.a. im Bereich der Annäherungsgeschwindigkeit der Straßenbahn sowie in entsprechenden Fahrbefehlen gelegen. Der Stadtrechnungshof Wien hielt es als erforderlich, unter Einbeziehung der Wiener Linien GmbH & Co KG einen definitiven Sanierungsvorschlag auszuarbeiten und dessen Umsetzung aktiv vo-

ranzutreiben. Dies umso mehr, als sich aufgrund der mittlerweile eingetretenen Verzögerungen hinsichtlich der U-Bahn-Baustelle ein Zuwarten als kaum noch argumentierbar darstellt.

## **8. Zusammenfassung der Empfehlungen**

### Empfehlung Nr. 1:

Zur exakten Abgrenzung der Kompetenzen und der Befugnisse wäre es erforderlich, die Zuordnung der Funktionen des Projektkoordinators für Radfahrinfrastruktur sowie die der Koordinatorin für Fußgängerinnen bzw. Fußgänger und Jugendangelegenheiten zu konkretisieren (s. Punkt 2.2).

#### Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Die aufgezeigte Diskrepanz ist zutreffend und wird bereinigt. Beide Koordinatoren (Anmerkung: Der Koordinatoren-Erlass wurde im Winter 2019 aufgehoben) werden im Intranet eindeutig und ausschließlich der Gruppe Verkehrssicherheit und nicht der Dienststellenleitung zugeordnet.

### Empfehlung Nr. 2:

Es wäre der in der RVS 02.02.21 eingezogene Richtwert von drei gleichartigen Unfällen mit Personenschaden in drei Jahren wieder anzuwenden (s. Punkt 6.2.1).

#### Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Der in der RVS eingezogene Richtwert wird ab Auswertung des Unfallgeschehens des Jahres 2018 angewendet.

### Empfehlung Nr. 3:

Um die Aussagekraft der Kollisionsdiagramme der Magistratsabteilung 46 zu steigern und um Missverständnisse bei der räumlichen Zuordnung vorzubeugen, wäre die Eintragung der maßgeblichen Verkehrszeichen sowie des Nordpfeils stringent vorzunehmen (s. Punkt 6.2.2).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Die Empfehlung wird ab sofort umgesetzt.

Empfehlung Nr. 4:

Es wäre innerhalb der Gruppen von Unfallhäufungsstellen mit gleicher oder annähernd gleicher Anzahl an Verkehrsunfällen eine Prioritätenreihung nach zusätzlichen Gesichtspunkten wie z.B. die Unfall- bzw. Verletzungsschwere, die Verkehrsstärken etc. einzuziehen (s. Punkt 6.2.5).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Ab der Auswertung des Unfallgeschehens des Jahres 2018 wird als weiteres Reihungskriterium die Unfallgewichtszahl lt. RVS 02.02.21 angewendet.

Empfehlung Nr. 5:

Es wurde empfohlen, wegen der ehemals hervorstechenden Unfalltyphäufung die Kreuzung der Herklotzgasse mit dem Mariahilfer Gürtel nach Vorliegen der aktuellen Unfalldaten prioritär zu evaluieren (s. Punkt 7.2).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Die Empfehlung wird umgesetzt.

Empfehlung Nr. 6:

Abgesehen vom Aspekt der Annäherungsgeschwindigkeit wären in den Sanierungsvorschlag für die Kreuzung der Wilhelminenstraße mit der Römergasse Maßnahmen zur besseren Erkennbarkeit der Schutzwegsituation aufzunehmen (s. Punkt 7.3.2).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Der Empfehlung wird nachgekommen, indem zwei weitere Gehsteigvorziehungen errichtet werden (Anmerkung: Bereits genehmigt in der Fachkommission Verkehr vom 10. Mai 2019).

Empfehlung Nr. 7:

Insbesondere bei komplex gelagerten Fällen der Unfallstellenanalyse wäre der Dokumentation von Argumenten und Entscheidungen gesteigertes Augenmerk zuzumessen (s. Punkt 7.4).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Die Empfehlung wird umgesetzt.

Empfehlung Nr. 8:

Hinsichtlich der Unfallhäufungsstelle in der Universitätsstraße wäre unter Einbeziehung der Wiener Linien GmbH & Co KG ein definitiver Sanierungsvorschlag auszuarbeiten und dessen Umsetzung aktiv voranzutreiben (s. Punkt 7.5.2).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Es wurde ein Sanierungsvorschlag (Geländer zwischen den Gleisen im Stationsbereich) ausgearbeitet.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im Juni 2019