

Oktober 2009

**Bau- und Betriebskosten einer
Radfahranlage im Zuge des Projekts
"Der neue Wienfluss" (Stadt Wien)**

Vortrag des Rechnungshofes im Rahmen
der 111. Tagung des Fachausschusses für
Kontrollamtsangelegenheiten des
Österreichischen Städtebundes
in Kapfenberg,
Generalthema Radwege

BAU- UND BETRIEBSKOSTEN EINER RADFAHRANLAGE IM ZUGE DES PROJEKTS "DER NEUE WIENFLUSS" (STADT WIEN)

1 Thema des Vortrages

Der Vortrag¹ behandelt die vom Rechnungshof kritisierten Bau- und Betriebskosten sowie Betriebszeiten einer Radfahranlage, welche die Stadt Wien im Wienflussbett im Jahr 2005 errichtet hat.

2 Projektdaten

Der Wienfluss entspringt im westlichen Wienerwald in Niederösterreich und mündet in den Donaukanal in Wien. Er weist im Bereich von Wien eine Länge von rd. 15 km auf. Dort ist er als hart verbautes Gerinne ausgebildet (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1: Wienfluss bei der kleinen Marxerbrücke und auf Höhe des Bezirksamts Hietzing



Bilder: Rechnungshof

Die Errichtung eines Geh- und Radweges war neben der Hochwassersicherheit, dem Gewässerschutz durch die Errichtung eines Entlastungskanals und der Renaturierung des

¹ **Vortragender:** Dipl.-Ing. Thomas Obermayr, MBA studierte an der Technischen Universität Wien. Er war als Projektleiter für mehrere Ziviltechnikergesellschaften in Frankreich und Österreich tätig, bevor er 2004 in den Rechnungshof wechselte. In der Abteilung Raumordnung und Raumplanung nahm er bislang an rd. zehn Gebarungsüberprüfungen teil. Er arbeitete in den Jahren 2005 und 2006 an der Erstellung des neuen Leitbildes des Rechnungshofes mit. Gegenwärtig ist er im Zuge der Verwaltungsreform mit dem Thema Ausgliederungen beschäftigt. Von 2006 bis 2008 absolvierte Dipl.-Ing. Thomas Obermayr ein MBA-Studium für Public Auditing.

Wienflussbettes eines von insgesamt vier Zielen, welche die Stadt Wien seit Ende der 80er Jahre mit dem Projekt „Der neue Wienfluss“ verfolgte.

Wie der Rechnungshof im Rahmen seiner Gebarungsüberprüfung im Sommer 2006 feststellte, konnte das Ziel der Schaffung eines Geh- und Radweges im Wienflussbett trotz intensiver Planungen nicht erreicht werden. Lediglich im Bereich zwischen Hütteldorf und Auhof im Westen Wiens wurde im Jahr 2005 eine Verbindung in Form eines provisorischen Bedienungsweges hergestellt, welchen neben dem Betriebspersonal der Stadt Wien auch RadfahrerInnen und FußgängerInnen benutzen dürfen (siehe Abbildung 2). Er weist eine Länge von rd. 2,2 Kilometern und eine Breite von bis zu 3,5 Metern auf. Der Belag ist zum Teil in Beton ausgeführt, zum Teil asphaltiert und gepflastert. Da der Bedienungsweg in einem hochwassergefährdeten Bereich liegt, wird er überwacht. Außerdem waren im Zuge der Errichtung besondere bauliche Sicherheitseinrichtungen erforderlich.

Abbildung 2: Provisorischer Bedienungsweg von Hütteldorf bis Auhof im Wienflussbett bei Hütteldorf und auf Höhe Nikolaibrücke



Bilder: Rechnungshof

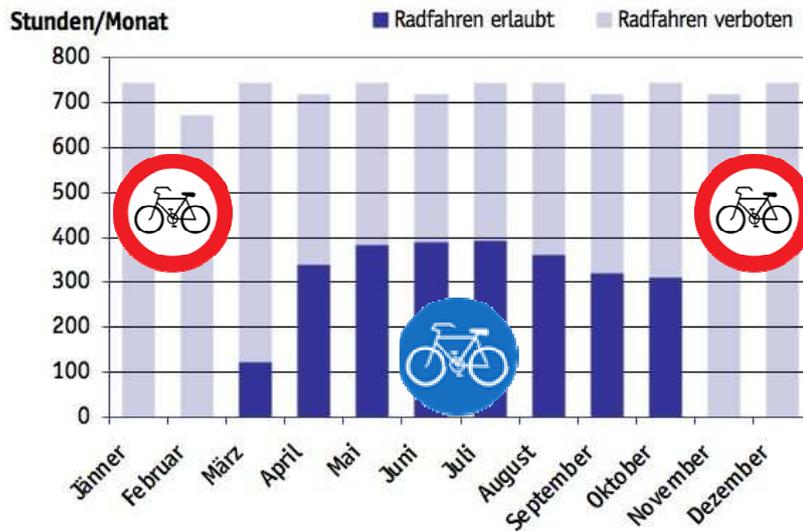
Die wesentlichen Kritikpunkte des Rechnungshofes im Zuge seiner Überprüfung betrafen die Betriebszeiten sowie die Bau- und Betriebskosten.

3 Betriebszeiten

Der Rechnungshof stellte fest, dass der provisorische Bedienungsweg RadfahrerInnen nur zwischen 21. März und 31. Oktober in der Zeit von 7 Uhr früh bis Einbruch der Dunkelheit, somit maximal 2.617 Stunden im Jahr, zur Verfügung stand. Damit war er, noch ohne

Berücksichtigung von Sperren, lediglich zu rd. 30 % der Jahresstunden (8.784) nutzbar (siehe Abbildung 3).

Abbildung 3: Betriebszeiten des provisorischen Bedienungsweges für RadfahrerInnen



Unter Berücksichtigung der Sperrzeiten aufgrund von Schlechtwetterereignissen wie Hochwasser (siehe Abbildung 4) war anhand der Daten des Jahres 2005 von einer Betriebszeit von durchschnittlich nur rd. 27 % des Jahres auszugehen. Verkehrszählungen zeigten, dass RadfahrerInnen den Bedienungsweg am Wochenende zwar gut annahmen, eine Alternative für den Berufsverkehr stellte der Weg aber nur sehr eingeschränkt dar.

Abbildung 4: Sperre des provisorischen Bedienungsweges aufgrund von Hochwasser



Bilder: Tageszeitung "Die Presse"

4 Baukosten

Die Baukosten beliefen sich insgesamt auf rd. 0,86 Mill. EUR ohne USt (rd. 1,04 Mill. EUR mit USt). Die vergleichsweise hohen Kosten ergaben sich unter anderem durch Kostensteigerungen infolge einer unvollständigen Ausschreibung für die Errichtung des Weges. So erhöhte sich die Abrechnungssumme im Vergleich zur Angebotssumme um 71,6 %. Weiters fielen die Ausgaben für die sicherheitstechnischen Einrichtungen und die Errichtung einer Verkehrslichtsignalanlage samt Gehsteigarbeiten ins Gewicht.

5 Betriebskosten

Der Bedienungsweg musste während der Betriebszeiten überwacht werden (z.B. Aufsicht über Weg, Beobachtung der Wetterentwicklung und der Pegelstände), wofür die Stadt Wien einen Mitarbeiter einsetzte. Alle anderen Leistungen (z.B. Kontrollfahrten, Räumung des Weges bei einer Sperre, Reinigung) vergab sie an externe Auftragnehmer. Der Rechnungshof ermittelte für den jährlichen Betriebszeitraum (21. März bis 31. Oktober) Betriebskosten von 133.928 ohne USt. Umgelegt auf die jährliche Betriebsperiode von maximal 2.617 Stunden ergab sich ein Wert von 51,2 EUR pro Stunde.

6 Schlussfolgerungen

Insgesamt bestand nach Ansicht des Rechnungshofes bei dieser Radfahranlage ein sehr ungünstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis infolge hoher Baukosten (rd. 0,86 Mill. EUR ohne USt) und hoher, atypischer Betriebskosten (rd. 134.000 EUR ohne USt) bei gleichzeitig sehr eingeschränkten Betriebszeiten (rd. 30 % der Jahreszeit).

In Hinblick auf die von der Stadt Wien überlegte Weiterführung empfahl er sparsamere Alternativen, z.B. durch eine Führung an der Oberfläche. Dadurch könnte auch ein wirksamerer Mitteleinsatz erreicht werden, weil es zu keinen Sperrzeiten käme.

7 Bericht des Rechnungshofes im Internet

Der Bericht des Rechnungshofes betreffend das Projekt "Der neue Wienfluss" wurde im Jahr 2007 veröffentlicht. Er ist unter <http://www.rechnungshof.gv.at> abrufbar (Link: Berichte / Berichte aus Vorjahren / 2007 / Länder / Wien / Wien 2007/6).