

Protokoll

Fachausschuss / Thema:	FA für Kontrollamtsangelegenheiten
Name / ÖStB-ReferentIn:	Mag. Oliver Puchner
Organisation / VeranstalterIn:	Stadt Kapfenberg
TeilnehmerInnen (Stadt, Gemeinde, Dienststelle):	siehe Anwesenheitsliste
Themenschwerpunkte:	Radwege
Ort und Zeitraum:	30.9-1.10.2009

Inhaltliche Beschreibung:

1. Begrüßung

Nach einleitenden Worten durch den Vorsitzenden Dr. Edgar Graziadei (Innsbruck) unterstreicht **Vizebürgermeister Franz Ramisch** in seiner Begrüßung die große Bedeutung der städtischen Kontrolleinrichtungen. Die Kontrollämter gewährleisten den korrekten und vor allem auch effizienten Mitteleinsatz bei großen Investitionen wie etwa der Sanierung von Schulen, Feuerwehrgebäuden etc.

Anschließend wird Franco Todeschi als neuer Leiter des **Kontrollamtes von Dornbirn** vorgestellt.

2. Radwege in Kapfenberg

Baudirektorin Dipl.-Ing. Sabine Christian (Kapfenberg) schildert in ihrem Vortrag die Situation in Kapfenberg. In einer Bestandsaufnahme zeigt sie die verschiedenen Radfahranlagen (Radweg, Geh- und Radweg, etc.), deren Vor- und Nachteile und die **korrekte Beschilderung**.

Der Versuch das Konzept des „**shared space**“, also der gemeinsamen Nutzung eines Raumes durch verschiedene VerkehrsteilnehmerInnen ohne ausgewiesene Fahrbahnen, ist in Kapfenberg (Hauptplatz) nicht geglückt. Die Öffnung der FußgängerInnenzone für (fahrende) RadfahrerInnen wurde dagegen beibehalten.

Kapfenberg ist sehr gut an **überregionale Radwege** angebunden, die u.a. auch auf ehemaligen Bahntrassen erreicht werden. Die durch die zur Verfügung stehenden Flächen vermutete kostengünstige Umsetzung trat nicht ein, da neben dem tw. noch notwendigen Schienenabtrag noch

Sanierungs- und Sicherungsarbeiten nötig wurden, die anfänglich nicht bedacht worden waren.

Das **Gesamtkonzept** basiert in den Grundzügen auf eine umfangreiche, heute nicht mehr finanzierbare, Studie aus 1979.

Bei einer kompletten Bestandsaufnahme der Radwege in der Stadt ergab sich bei 40% ein schlechter und bei weiteren 30% ein mittlerer Zustand. Der nötige **Sanierungsaufwand** ist derzeit im Budget nicht darstellbar. Auch bei den Wartungs- und Reinigungskosten werden die neuen Regelungen im Bereich der Entsorgung des Kehrgutes zu hohen Kostensteigerungen führen.

Sicherheitstechnisch wird bei Radwegsübergängen dazu übergegangen, den Radweg vor der Querstraße zu beenden und danach wieder zu beginnen. Der in der STVO eigentlich vorgesehene Vorrang der Radfahrerin wird absichtlich genommen, um die Gefährdung durch den querenden Verkehr bewusst zu machen.

3. Radwege im Bereich der Stadt Krems

Die Präsentation von Gottfried Harrauer (Krems) beinhaltet alle auf das Stadtgebiet in Krems bezogenen Radfahrerüberfahrten, die Bike & Ride Anlage am Bahnhof und bei der Haltstelle des Wieselbusses in der Austraße, den Radinfopoint in Stein mit Leistsystem und der Altstadttroute, den Donauradweg Nord und Süd, die Mountainbikestrecke Steinterrasse und Lössterasse, den Kamp-Thaya-March-Radweg sowie die Radwege im Kremstal, ins Weinviertel und in den Weinberg südlich der Donau.

Durch Planabänderungen ist es in Krems bei einigen Projekten gelungen die **projektierten Kosten deutlich zu unterschreiten**.

Die viel diskutierte **rote Bodenmarkierung** wurde nur in expliziten Gefahrenbereichen angebracht.

4. Radverkehr in Villach - Basis für eine Querschnittsprüfung mit System

Mag. Hannes Liposchek (Villach) stellt in einem kurzen Abriss den Radverkehr in Villach als Basis für eine Querschnittsprüfung durch das Kontrollamt der Stadt dar. Als wesentliche Postulate des systematischen Ansatzes der Kontrolleinrichtung gelten die geforderte Aufgabenerfüllung aller berührten und durch ihre Anspruchsgruppen betroffenen Abteilungen und das effektive Management der **horizontalen und vertikalen Schnittstellen** im Haus und zu Organisationen und Institutionen als Kooperationspartner außerhalb. Wesentlich erscheint die Frage der zielgerichteten Anwendung des Managementinstruments "Controlling" und des damit verbundenen Ansatzes eines Internen Kontrollsystems mit

entsprechenden Kontroll-, Steuerungs- und Feed-Back-Schleifen. Bei systematischer Aufarbeitung der Zuständigkeiten fällt auf, dass eine große Anzahl an verschiedenen Abteilungen bei der Gewährleistung eines gut funktionierenden Radverkehrs mitspielen müssen, die sich ihrer Rolle z.T. nicht oder nicht ausreichend bewusst sind. Um die magistratsweite Koordination zu verbessern wurde u.a. empfohlen, **die Position des Radverkehrsbeauftragten zu stärken** und mit Befugnissen auszustatten.

5. Radwege in Wiener Neustadt

Die Statutarstadt Wiener Neustadt, so stellt Mag. Walter Mörth (Wiener Neustadt) dar, ist an **internationale sowie nationale Radwege** angebunden. Den Verkehrsteilnehmern steht in Wiener Neustadt ein Radwegenetz von ca. 70 km zur Verfügung. Auf Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs wird seit den 90ern verstärkt gesetzt.

Im Rahmen der **Öffentlichkeitsarbeit** wurden u.a. diverse Folder erstellt und die städtischen MitarbeiterInnen bezüglich des eigenen Mobilitätsmanagements befragt. Darüber hinaus nimmt Wiener Neustadt am „Autofreien Tag“ teil.

Bauliche Maßnahmen stellten in den letzten Jahren u.a. die Sanierung von Radverkehrsanlagen sowie die **Öffnung von Einbahnen** für den Radverkehr dar. Die Stadt hat sich zu einer **durchgängigen Kennzeichnung aller Radwege mittels roter Beschichtung** entschlossen, worauf seit 2003 rund 233.000.- Euro aufgewendet worden sind.

6. Fahrradhauptstadt Graz Entwicklung und Ausblick

Dipl.-Ing. Martin Kroißbrunner (Graz) berichtet aus der, im ständigen Wettstreit mit Salzburg liegenden, Fahrradhauptstadt Österreichs. Der erstmals 2008 zurück gehende Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist neben der Parkraumbewirtschaftung, der hohen Benzinpreise und dem wachsenden Zuspruch zum öffentlichen Nahverkehr (ÖV) vor allem auf die **gesamtheitliche „Fahrradpolitik“** zurückzuführen. Diese ergibt sich insbesondere aus einer kontinuierlichen Politik, die sich bewusst ist, dass es zuerst ein gutes Angebot braucht, soll die Nachfrage folgen (Pull).

Der Fahrradverkehr wird also nicht isoliert gesehen, sondern in **Kombination mit dem ÖV und dem FußgängerInnenverkehr**. Letzter hat auf Grund der durch die Siedlungsentwicklung länger werdenden Wege weiter an Bedeutung verloren.

Wichtig ist auch die **Bewusstseinsarbeit** (sog. Soft-Policies: Schularbeit, autofreier Tag, Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben, etc.), in der der

Spaßfaktor, der Gesundheitsaspekt und die Bedeutung für die Wirtschaft (wachsende Branche) bedeutende Themenbereiche sind, und die auch helfen soll gängige Vorurteile gegenüber dem Rad fahren zu beseitigen.

Die **finanzielle Umsetzung der zahlreichen Maßnahmen** (Lückenschlüsse, Kombinationsmöglichkeiten mit dem ÖV, etc.) wird auch durch die Kooperation mit dem Land ermöglicht, das sich ebenfalls einen Schwerpunkt Radverkehr gegeben hat.

Im Bund gibt es nur das Lebensministerium als Ansprechpartner, während sich das Verkehrsministerium nicht zuständig fühlt, obwohl das Fahrrad das Gesamtsystem Verkehr maßgeblich entlasten kann.

Wie groß das **Ungleichgewicht im Vergleich zum MIV** ist, zeigt sich auch an der Tatsache, dass Enteignungen für Straßen wesentlich leichter möglich sind, als für Fuß- und Radwege.

Wesentliche Erfolgsbedingungen sind in Graz auch **das flächendeckende Tempo 30**, das die Möglichkeiten eines Mischverkehrs von MIV und Fahrrad verbessert (etwa Rad fahren gegen die Einbahn), sowie die Entscheidung auch FußgängerInnenzonen (im Sinne des Shared Space) zu öffnen.

Im Punkt Verkehrssicherheit hat sich Graz für die Beschränkung der roten **Bodenmarkierung auf explizite Gefahrenbereiche** beschränkt.

Die Durchsetzbarkeit von Maßnahmen hat sich in Graz auch durch die **Etablierung eines „Radforums“** erhöht, dem neben der Grazer Politik auch die Fachebenen auch Stadt und Land sowie die „Fahrradlobby“ angehören.

Da auch in Graz das Budget ein wesentlicher Restriktionsfaktor ist, wird mit einem klaren Raster eine **Prioritätenreihung** der unterschiedlichen Maßnahmen im Radwegebau vorgenommen. Hierbei ist aber auch eine gewisse Flexibilität wichtig, um die Koordinierung mit anderen „Straßenbauern“ zu erleichtern.

Die vieldiskutierte **Radwegebenutzungspflicht** sollte nach Ansicht von Dipl.-Ing. Kroißbrunner fallen.

7. Radfahranlagen in Wien - Verkehrssicherheitstechnische Aspekte

Ing. Wolfgang Tesar (Wien) leitet seinen Vortrag mit einer Übersicht über die **straßenverkehrsverkehrstechnische Infrastruktur in Wien** ein, insbesondere im Hinblick auf Radfahrer, sowie die Auswahl und die Planung von Radfahranlagen.

Weiters werden das Unfallgeschehen und die **Auswertung von Unfalldaten** beleuchtet. Durch statistische Analysen werden Unfallhäufungsstellen ermittelt und diese in sog. Unfalltypobergruppen eingeteilt. Für 44% der Unfälle sind etwa rechtwinkelige Kollisionen verantwortlich. Diese werden durch Sichtabschattungen, schlechte Beleuchtung oder Blendung und ähnliches begünstigt.

Neben baulichen Verbesserungen gilt es aber auch, die **Mitwirkung der RadfahrerInnen** zu erreichen, etwa im Hinblick auf die angemessene Geschwindigkeit und Ausrüstung, sowie die Beachtung der Promillegrenzen.

Diverse Feststellungen des Kontrollamtes aus früheren Prüfberichten zu haben sich etwa auf die **mangelnde Koordination** der beim Bau beteiligten Dienststellen, die suboptimale Wahl der Anlagenart oder die unvollständigen Rahmenbedingungen bei der kommissionellen (Wr. Linien, Argus, ARBÖ, etc.) bezogen.

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

Dipl.-Ing. Thomas Obermayr (Rechnungshof) berichtet über die Prüfung des Radweges im Wienflussbett, der im Zuge des Projekts „Der neue Wienfluss“ gestaltet wurde. Ziel des Projekts waren die Steigerung des Hochwasserschutzes, die Renaturierung des Flusses, die Verbesserung des Gewässerschutzes und eben die Ermöglichung einer wichtigen Radverkehrsverbindung. Die Stadt Wien errichtete im Jahr 2005 im Wienflussbett einen rd. 2,2 km langen Bedienungsweg, den auch RadfahrerInnen benutzen dürfen. Nach Ansicht des Rechnungshofes besteht bei dieser Anlage - infolge hoher Bau- und Betriebskosten bei gleichzeitig sehr eingeschränkten Betriebszeiten – **ein sehr ungünstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis**. Sicherheitsaspekte (bei Schlechtwetter wird der Weg gesperrt) führen dazu, dass der Weg nur in rund 30% der Jahresstunden benutzbar ist. Die notwendige Überwachung lässt die Betriebskosten explodieren, was in Kombination mit der geringen Nutzungsdauer zu rechnerischen 51,2 Euro Betriebskosten/Stunde führt.

9. Nächste Sitzungen

4.-6.5.2010 in Wr. Neustadt zum Thema Sicherheit und Ordnungswache
5.-7.10. 2010 in Graz zum Themengebiet Kinder, Jugendwohlfahrt etc.

10. Homepage des Österreichischen Städtebundes

Mag. Oliver Puchner (ÖStB) berichtet über den Beginn des Probebetriebs (im Hintergrund) und den geplanten Ablauf der Schulungen. In der Diskussion wird vereinbart, dass in der **ersten Schulungswelle** im

Oktober insbesondere die großen Kontrollämter eingeschult werden und dass diese dann den anderen KollegInnen beratend zur Seite stehen. Zusätzlich soll es am nächsten Anreisetag (4.5.2010) **eine allgemeine Einschulung** für alle Interessierten geben.

11. RH-Prüfungen für Gemeinden

Grundsätzlich ist eine Prüfung von Gemeinden und Städte durch eine weisungsfreie Prüfinstitution zu begrüßen. Es sollte jedoch jegliche Art von Doppelprüfungen vermieden werden, d.h. überall dort wo bereits eine unabhängige Prüfinstanz in Form eines Kontrollamtes vorliegt, ist das Installieren einer zusätzlichen Prüfinstanz – soweit diese nicht bereits gesetzlich vorgeschrieben ist – zu vermeiden. Um **Doppelprüfungen zu verhindern** soll eine jährliche Abstimmung des Prüfplanes zwischen Kontrollamt und Rechnungshof erfolgen.

Weiterführende Informationen:

www.staedtebund.gv.at

Weitere Veranlassungen / Aufgaben:

Aufgabe	Wer	Bis wann
Homepageschulungen	Eschenbacher, Puchner	Oktober

nächster Termin / Ort / Themen:

4.-6.5.2010 in Wr. Neustadt zum Thema Sicherheit und Ordnungswache
5.-7.10. 2010 in Graz zum Themengebiet Kinder, Jugendwohlfahrt etc.

Abschrift ergeht an:

Alle Ausschussmitglieder

Abschrift ergeht nachrichtlich an:

Generalsekretär Mag. Dr. Thomas Weninger zur Information

Datum: 12.10.2009

Mag. Oliver Puchner

Referent/in

Dr. Edgar Graziadei

Vorsitzende/r

OSR Dr. Thomas Weninger

Generalsekretär