



## STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10  
A-1082 Wien

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

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

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

DVR: 0000191

StRH VI - 11/16

Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und  
Entwicklungs GmbH, Sicherheitstechnische Prüfung  
der Schiffstation Wien City

## KURZFASSUNG

*Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die sicherheitstechnischen Erfordernisse der Schiffstation Wien City sowie der Einhaltung von sicherheitstechnischen Bescheidauflagen einer Prüfung.*

*Diese ergab, dass sich der bauliche Zustand der tragenden Stahlkonstruktion in einem augenscheinlich gut erhaltenen Zustand befand. Der Bodenbelag der Zugangsrampen und des Sonnendecks aus naturbelassenen Holzdielen zeigte allerdings eine mangelhafte Beschaffenheit.*

*Die Prüfung ergab ferner, dass dem Brandschutz der Schiffstation durch unterschiedlichste Maßnahmen, wie zum Beispiel durch bautechnische Ausbildung von Brandabschnitten, einer automatischen Brandmeldeanlage, Feuerschutztüren, tragbare Handfeuerlöscher und einer Sprinkleranlage Rechnung getragen wurde. Es zeigte sich aber auch, dass in einem Technikraum leicht brennbare Materialien gelagert wurden.*

*Die Einsichtnahme in Dokumentationen über die periodischen Überprüfungen von Brandschutzeinrichtungen ergab, dass die Unterlagen ordnungsgemäß geführt wurden und diese eine größtenteils mängelfreie Ausführung bestätigten. Allerdings stellte sich heraus, dass aufgezeigte Mängel behoben, aber deren Mängelbehebungen nicht dokumentiert wurden.*

*Defizite bestanden bei der Lagerung von Betriebsstoffen auf einem der Vorstellobjekte, da diese zum Teil nicht zulässig bzw. die Gefahrenquellen in den Brandschutzplänen nicht eingezeichnet waren. Des Weiteren konnten dem Stadtrechnungshof Wien keine konkreten Auskünfte zu den behördlich vorgeschriebenen Blitzschutzmaßnahmen gegeben werden.*

## INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien.....	6
1.1 Prüfungsgegenstand.....	6
1.2 Prüfungszeitraum .....	7
1.3 Prüfungsbefugnis.....	7
2. Allgemeines .....	7
3. Beschreibung der Schiffstation Wien City .....	7
4. Rechtliche Grundlagen .....	8
4.1 Schifffahrtsgesetz .....	8
4.2 Schifffahrtsanlagenverordnung .....	8
4.3 Wasserrechtsgesetz .....	9
4.4 Gewerbeordnung.....	9
5. Bewilligungen .....	10
5.1 Baubewilligung .....	10
5.2 Genehmigung der Betriebsanlage .....	11
5.3 Wasser- und schifffahrtsrechtliche Bewilligung.....	11
6. Abfallwirtschaftskonzept .....	12
7. Feststellungen des Stadtrechnungshofes Wien.....	12
7.1 Bauliche Ausführung.....	13
7.2 Brandschutz.....	14
7.3 Haustechnik.....	19
7.4 Gewässerschutz .....	20
7.5 Sonstiges.....	21
8. Zusammenfassung der Empfehlungen .....	23

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Mängel im Bodenbelag.....	13
Abbildung 2: Lagerungen im Technikbereich .....	15

Abbildung 3: Offen gehaltene Feuerschutztür.....	16
Abbildung 4: Wandhydrantenkasten .....	17
Abbildung 5: Lagerungen von Betriebsstoffen im Ponton .....	20
Abbildung 6: Zugangssteg mit Gitterrostauflage .....	22

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AStVO.....	Arbeitsstättenverordnung
bzgl. ....	bezüglich
bzw. ....	beziehungsweise
cm.....	Zentimeter
DDSG .....	Donaudampfschiffahrtsgesellschaft
etc.....	et cetera
GewO 1994 .....	Gewerbeordnung 1994
GmbH & Co KG .....	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
GmbH .....	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
m .....	Meter
Nr.....	Nummer
Pkt. ....	Punkt
rd. ....	rund
s.....	siehe
SchAVO.....	Schiffahrtsanlagenverordnung
SchFG .....	Schiffahrtsgesetz
TRVB.....	Technische Richtlinien Vorbeugender Brandschutz
U .....	Untergrundbahn
u.a. ....	unter anderem
Wiener Linien GmbH & Co KG ....	WIENER LINIEN GmbH & Co KG
z.B. ....	zum Beispiel
z.T. ....	zum Teil

## GLOSSAR

### Schifffahrtsanlage

Anlage, die unmittelbar zum Festmachen und Verwahren von Wasserfahrzeugen dient.

### Ponton

Trag- und transportfähiger, wasserstandsunabhängiger Schwimmkörper.

## PRÜFUNGSERGEBNIS

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Schiffstation Wien City 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**

Im Jahr 2006 wurde ein Architekturwettbewerb für die Errichtung einer Schiffstation im Vorkaibereich des Donaukanals im 1. Wiener Gemeindebezirk durchgeführt. Als Eigentümerin der Schiffstation tritt die Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH auf. Die Umsetzung des Bauvorhabens erfolgte vom Herbst 2008 bis zum Sommer 2010. Am 15. Juli 2010 wurde die neue Schiffstation Wien City feierlich in Betrieb genommen. Sie befindet sich zwischen der Marienbrücke und der Schwedenbrücke, ist rd. 127 m lang, rd. 13 m hoch und ragt rd. 8 m über die Wasseroberfläche des Donaukanals.

Seit diesem Zeitpunkt wird die Schiffstation Wien City als Terminal zur Abfertigung von Ausflugschiffen, wie der Twin City Liner Flotte als auch von Schiffen der DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH genutzt. Ferner wurden auf der Schiffstation neben einem Informationszentrum der Stadt Bratislava Shoppingbereiche und ein großzügiger Gastronomiebereich (Restaurant und Terrassenkaffee) eingerichtet.

Die Prüfung des Stadtrechnungshofes Wien bezog sich auf die sicherheitstechnischen Erfordernisse der Schiffstation Wien City sowie der Einhaltung von sicherheitstechnischen Bescheidauflagen.

## **1.2 Prüfungszeitraum**

Die gegenständliche Prüfung fand vom vierten Quartal 2016 und mit zeitweisen Unterbrechungen bis zum dritten Quartal des Jahres 2017 statt und umfasste den Betrachtungszeitraum von der Einreichung im Jahr 2008 bis zum Sommer 2017.

Die Besichtigung erfolgte im Frühjahr des Jahres 2017, bei welcher sämtliche Räumlichkeiten und Außenanlagen der Schiffstation begangen wurden.

## **1.3 Prüfungsbefugnis**

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

## **2. Allgemeines**

Am 1. Juni 2006 wurde eine Schifffahrtsverbindung zwischen den Stadtzentren der österreichischen Hauptstadt Wien und der slowakischen Hauptstadt Bratislava (Pressburg) eröffnet. Ziel der neuen Schiffsverbindung war die Schaffung einer attraktiven Städteverbindung auf der Donau ohne Schleusung beim Kraftwerk Freudenu. Dies war nur durch die Errichtung einer neuen An- und Ablegestelle am Wiener Donaukanal möglich. Ferner sollte die Schiffstation als Ein- bzw. Ausstiegstelle bestmöglich an das bestehende öffentliche Verkehrsnetz der Stadt Wien angebunden werden.

Diese Anforderungen wurden durch die Errichtung der Schiffstation Wien unmittelbar in der Nähe des Schwedenplatzes im 1. Wiener Gemeindebezirk erfüllt.

## **3. Beschreibung der Schiffstation Wien City**

Wie der Bau- und Ausstattungsbeschreibung zu entnehmen war, besteht das Bauwerk aus dem Hauptgebäudeteil mit einer Länge von 73 m und einer Breite von 18 m. Zwei Zugangsrampen mit einer Länge von 28 m bzw. 18 m schließen direkt an das Hauptgebäude an. Der Hauptgebäudeteil krägt rd. 4 m über den Vorkai und reicht bis zu seiner halben Breite über dem Donaukanal. Die vom Franz-Josefs-Kai leicht abfallenden Zu-

gangsrampen führen die Passagiere und Besucherinnen bzw. Besucher in den Ticket- und Wartebereich des Hauptgebäudes. Ebenso befinden sich in dieser Ebene Geschäfte, ein Informationsstand der Stadt Bratislava und sanitäre Anlagen.

Über eine Stiege bzw. einem Personenaufzug wird der Vorkai erschlossen. Dieser dient darüber hinaus als Wartebereich der Personenschiffe, welcher vom Hauptgebäude überdeckt wird.

Das gesamte Bauwerk der Schiffstation ist mit einer Brandmeldeanlage ausgestattet. Entlang der Fluchtwege bzw. über den Notausgangstüren ist eine Sicherheits- und Fluchtwegsbeleuchtung eingerichtet.

## **4. Rechtliche Grundlagen**

### **4.1 Schifffahrtsgesetz**

Im SchFG sind Regelungen in Bezug auf die jeweiligen behördlichen Zuständigkeiten definiert, wobei Bewilligungen zur Errichtung von Schifffahrtsanlagen in die Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde fallen. Es werden zusätzlich die Erfordernisse für Schifffahrtsanlagen genau geregelt. Neben den Bestimmungen, wie z.B. das Erfordernis einer Bewilligung für die Errichtung neuer Schifffahrtsanlagen, Geltungsdauer der Bewilligung sind auch die für den Antrag erforderlichen Unterlagen im Gesetz genau verankert. Ferner sieht das Gesetz eine erstmalige Überprüfung (Erstüberprüfung) zur Erteilung einer Benützungsbewilligung vor. Für Anlagen, welche u.a. die Fahrgastschiffahrt betreffen, ist darüber hinaus eine Nachprüfung in wiederkehrenden Zeitabständen - ohne das Intervall näher zu nennen - vorgesehen.

Hinsichtlich der Benützung und des Erhalts der Schifffahrtsanlage sieht das Gesetz einen bewilligungskonformen Zustandserhalt vor, der bei Nichteinhaltung von festgesetzten Betriebsvorschriften zu einem Erlöschen der Bewilligung führen kann.

### **4.2 Schifffahrtsanlagenverordnung**

In der SchAVO, einer Verordnung aufgrund des SchFG, sind Details verankert, welche die Ausgestaltung, den Betrieb und die Benützung von Schifffahrtsanlagen näher re-

geln. Beispielsweise werden darin Erfordernisse wie die Verankerungssicherheit in Bezug auf ein Losreißen der schwimmenden Anlage sowie das Vorhalten von Rettungsmittel genannt. Ebenso enthält diese Verordnung eine gesonderte Betrachtung von Landungsanlagen für den Fahrgastverkehr. Diese bezieht sich auf die Bauausführung betreffend die spezifische Flächenbelastung, die Eigenschaften jener Flächen, welche für die Fahrgäste bestimmt sind und die Ausführung der Landungsstege. Des Weiteren wird in der Verordnung das Lagerungsverbot von gefährlichen Gütern näher geregelt.

In Bezug auf die Überwachung und die wiederkehrende Überprüfung von Schifffahrtsanlagen, welche der Fahrgastschifffahrt dienen, ist entgegen der im SchFG nicht näher definierten Zeitspanne, ein Überprüfungsintervall von fünf Jahren festgesetzt.

#### **4.3 Wasserrechtsgesetz**

Jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Nutzung von öffentlichem Gewässer erfordert eine wasserrechtliche Bewilligung. Auch die Errichtung oder Änderung der zur Benutzung von Gewässer dienenden Anlagen ist bewilligungspflichtig. Die Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligungen erfolgt in Wien durch die Magistratsabteilung 58 als zuständige Wasserrechtsbehörde.

Zu diesen bewilligungspflichtigen Nutzungen von Gewässern zählen u.a. die Errichtung von Anlagen zur Nutzung des Grundwassers, Bauwerke im Hochwasserabflussbereich, Entnahmen aus bzw. Einleitungen in Oberflächengewässer.

#### **4.4 Gewerbeordnung**

Wie bereits erwähnt ist in der Schiffstation Wien City ein Gastronomiebetrieb eingerichtet, welcher sowohl der kulinarischen Betreuung der abfahrenden bzw. ankommenden Passagiere, als auch den Besucherinnen bzw. den Besuchern der Anlegestelle dient.

Bei diesem Betrieb handelt es sich um einen Gastgewerbebetrieb, bei welchem die Möglichkeit einer Anrainerbelästigung und eine Gefährdung der Gäste bestehen. Daher wurde für diese Betriebsanlage gemäß GewO 1994 ein Bewilligungsbescheid mit den für die Sicherheit wichtigen Auflagen erteilt.

## **5. Bewilligungen**

### **5.1 Baubewilligung**

Das bauliche Einreichprojekt der Schiffstation Wien City beinhaltete u.a. eine detaillierte Bau- und Ausstattungsbeschreibung, in welcher die Erfordernisse der einzelnen Bereiche der Schiffstation definiert wurden. Neben den allgemeinen Angaben wie der Projektbeschreibung und der Verkehrsanbindung bzw. der Erschließung des Gebäudes enthielten diese auch Beschreibungen der Konstruktion, der Bautechnik, der Ausstattung, der Haustechnik, der Elektrotechnik sowie der Aufzugsanlagen.

Die Baubewilligung der Schiffstation Wien City und der betroffenen Vorkaiflächen am rechten Donaukanalufer erteilte die Magistratsabteilung 37 mit Bescheid vom 15. Dezember 2008. Darin wurde u.a. vorgeschrieben, dass die Auslöseeinrichtungen von Brandrauchentlüftungen deutlich lesbar und dauerhaft als solche zu kennzeichnen sind. Sie müssen leicht zugänglich und jederzeit funktionsfähig sein.

Ferner erging die Vorschreibung, dass begehbare Bauwerksteile so ausgebildet werden müssen, dass keine Rutsch-, Stolper- und Absturzgefahr entsteht bzw. diese sicher und bequem benützt werden können. Für Kinder zugängliche, absturzgefährliche Stellen des Bauwerkes sind mit Schutzvorrichtungen derart auszustatten, dass ein Durchschlüpfen oder Hochklettern erschwert wird. Eine weitere Vorschreibung legt fest, dass bei Verglasungen innerhalb von Verkehrsbereichen nur Verbund-Sicherheitsglas verwendet werden darf.

Die Errichtung zweier Poller einschließlich der Fundamente zur Verankerung eines Vorstellobjektes (Ponton) erfolgte im Gefährdungsbereich der Donaukanalquerung der U-Bahnlinie U1. Für die Bauarbeiten, den Bestand und den Betrieb dieser Polleranlagen wurde zwischen der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH und der Wiener Linien GmbH & Co KG ein Arbeitsübereinkommen, datiert mit 16. Mai 2007, abgeschlossen.

Im Baubewilligungsbescheid wurde u.a. darauf hingewiesen, dass die Genehmigung der Betriebsanlage, auch hinsichtlich der erforderlichen Lüftungsanlagen, beim Magist-

ratischen Bezirksamt für den 1. Wiener Gemeindebezirk sowie die wasserrechtliche Bewilligung für die Anlegestelle bei der Magistratsabteilung 58 zu erwirken sind.

## **5.2 Genehmigung der Betriebsanlage**

Das Magistratische Bezirksamt für den 1. und 8. Wiener Gemeindebezirk erteilte am 26. März 2009 für die Betriebsanlage gemäß GewO 1994 eine Generalgenehmigung. In dieser wurden u.a. Auflagen für den vorbeugenden Brandschutz, wie z.B. Erfordernisse an Brandschutztüren, an Einrichtungsgegenständen, an Löschwassersteigleitungen, an automatischen Brandmeldeanlagen verankert. Ferner fanden sich darin allgemeine Auflagen betreffend die Ausgänge, die automatischen Schiebetüren oder Drehflügeltüren in Flucht- und Rettungswegen etc. Auch für die haustechnischen Anlagen, wie beispielsweise Lüftungsanlagen, elektrische Anlagen oder der Notbeleuchtung wurden Betriebsvorschriften in Form von Bescheidauflagen verankert.

In der Generalgenehmigung wurde u.a. auch der Ausnahme der Bestimmung der AStVO betreffend den Raumhöhen von Lagerräumen stattgegeben, da die Sicherheit und die Gesundheit der Arbeitnehmerinnen bzw. Arbeitnehmer als gewährleistet angesehen wurde.

Aufgrund von Abweichungen im Zuge der Errichtung des Gastronomiebereichs, der Toilettenanlagen und der Räume für die haustechnischen Anlagen wurde eine Änderung der Generalgenehmigung mit Bescheid vom 13. Jänner 2010 bewilligt. Darin wurden jedoch keinerlei neue sicherheitstechnische Bescheidauflagen erlassen.

## **5.3 Wasser- und schifffahrtsrechtliche Bewilligung**

Für den Abbau der ehemaligen Schifffahrtsanlage, die geänderte Situierung und für die anschließenden Umbauten der neuen Schiffstation Wien City sowie der damit einhergehenden Arbeiten an der Wasserstraße Donaukanal war eine schifffahrtsrechtliche Bewilligung erforderlich.

Im Zuge des Bewilligungsverfahrens zur Errichtung der Schiffstation wurden die erforderlichen baulichen Änderungen der Vorkaimauer, die Entnahme von Donaukanalwas-

ser für die Rückkühlung der Kältemaschinen, die Befüllung des Sprinklerbeckens und die Reinigung der Entnahmestelle wasserrechtlich mitbewilligt. Die Bewilligung erteilte die Magistratsabteilung 58 als zuständige Behörde.

Des Weiteren erteilte dieselbe Behörde die Genehmigung zur Rückleitung der unbelasteten Wässer bzw. die Einleitung von Niederschlagswässern der Dach- und Freiflächen in den Donaukanal.

Ferner oblag es der Magistratsabteilung 58 die wasserrechtlichen Belange der Vorstellobjekte (Ponton) behördlich zu genehmigen. Dabei wurde z.T. auf bestehende Bescheide der alten Vorstellobjekte verwiesen bzw. Abänderungen derselbigen in neuen Bescheiden abgehandelt.

## **6. Abfallwirtschaftskonzept**

Für die Abfälle der Schiffstation sowie die dort anlegenden Schiffe wurde unterhalb eines Stiegenabganges von der Schwedenbrücke zur Vorkaifläche eine Abfallsammelstelle mit mehreren Containern für Altpapier, Glas sowie Restmüll eingerichtet. Zusätzlich standen für den bereits erwähnten Gastronomiebereich separate Gebinde für die Entsorgung von Küchenabfällen sowie für Speisefett bereit.

Die aus dem Schifffahrtsbetrieb anfallenden Abfälle werden in eigenen Behältern gesammelt und von der Magistratsabteilung 48 abgeholt. Schifffahrtstechnische Abfälle, wie beispielsweise ölhaltige Stoffe, werden von Spezialunternehmen gesondert abgeholt bzw. entsorgt.

Laut Angabe der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH wird die Müllsammelstelle täglich kontrolliert und im Bedarfsfall gekehrt bzw. gereinigt. Ebenso erfolgt eine regelmäßige Schädlingsbekämpfung.

## **7. Feststellungen des Stadtrechnungshofes Wien**

Der Stadtrechnungshof Wien führte in der berichtsgegenständlichen Schiffstation eine Begehung durch. Die sicherheitstechnische Überprüfung erfolgte hinsichtlich des

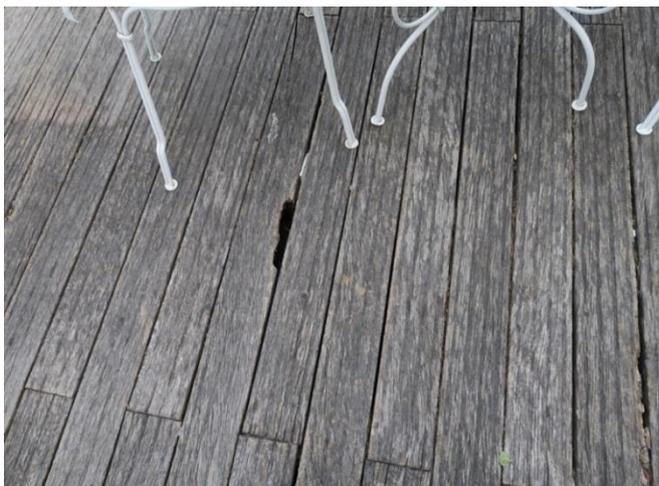
Schutzes von Personen, insbesondere im Hinblick auf die Sicherheitsmaßnahmen, wie z.B. den baulichen und den betrieblichen Brandschutz und der eingerichteten Haustechnik.

### 7.1 Bauliche Ausführung

Die tragenden Konstruktionen wurden beim gesamten Bauwerk gemäß der Baubeschreibung in Form von Stahlfachwerken ausgeführt. Die Fachwerke selbst lagern wiederum an den beiden Rampenenden auf Betonwänden in der Tragwerksmitte auf Stahlstützen. Die stichprobenweise Überprüfung der sichtbaren Stahlkonstruktion zeigte, dass sich diese in einem augenscheinlich gut erhaltenen Zustand befand.

Wie bereits unter Pkt. 5.1 erwähnt, wurde im Baubewilligungsbescheid u.a. festgehalten, dass begehbare Bauwerksteile so ausgebildet werden müssen, dass keine Rutsch-, Stolper- und Absturzgefahr besteht. Die Besichtigung zeigte, dass der Bodenbelag der Zugangsrampen und des Sonnendecks aus naturbelassenen Holzdielen bestand, wobei allerdings speziell im Terrassenbereich des Restaurationsbetriebes eine mangelhafte Beschaffenheit festzustellen war. Dies ließ den Schluss zu, dass die schadhaften Holzdielen nicht umgehend ausgetauscht wurden.

Abbildung 1: Mängel im Bodenbelag



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, den schadhaften Bodenbelag zu sanieren und sofern Überlegungen angestellt werden, den Belag zu erneuern, ein den Anforderungen

entsprechendes, zertifiziertes Material zu verwenden. Für dieses wären die erforderlichen Pflege- bzw. Wartungsmaßnahmen regelmäßig vorzusehen.

Aufgrund der offenen Bauwerksstruktur und der damit erforderlichen Brüstungen und Geländer wurde im Baubewilligungsbescheid gefordert, dass für Kinder zugängliche und absturzgefährliche Stellen mit Schutzvorrichtungen derart auszustatten sind, dass ein Durchschlüpfen oder Hochklettern erschwert wird.

Die stichprobenweise Überprüfung der Geländer zeigte, dass sich diese in einem ordnungsgemäßen Zustand befanden und den bescheidmäßigen Forderungen durch eine feinmaschige Struktur Rechnung getragen wurde.

## **7.2 Brandschutz**

7.2.1 Bei der Besichtigung konnte sich der Stadtrechnungshof Wien davon überzeugen, dass dem Brandschutz in den Betriebsbereichen der Schiffstation durch unterschiedlichste Maßnahmen Rechnung getragen wurde. Diese dienen zur Vermeidung bzw. Ausbreitung von Feuer und Rauch und zum Schutz der Stahlkonstruktion gegen übermäßige Erwärmung.

Bereits im Zuge der Errichtung erfolgte die bautechnische Ausbildung von erforderlichen Brandabschnitten entsprechend der Nutzung. Baulich ausgebildete Brandabschnitte zielen darauf ab, Brandereignisse auf einen bestimmten Bauteil einzugrenzen und dadurch die Gefährdung als auch die Schäden zu minimieren. Dies ist besonders bei Räumen mit erhöhter Brandlast bzw. Brandgefahr wie z.B. in Technikräumen, Küchen etc. wichtig.

7.2.2 Bei der Besichtigung des Technikraumes, in welchem die Lüftungsanlage installiert ist, bestand ein Mauerdurchbruch in der Leichtbauständerwand. Dadurch wäre im Brandfall ein Übergreifen des Feuers auf den benachbarten Raum möglich. Des Weiteren wurden in dem Technikraum leicht brennbare Materialien in Form von Kartonagen gelagert, welche sich bei einem technischen Defekt leicht entzünden und darüber hinaus die Zugangswege bei einer erforderlichen Brandbekämpfung behindern können.

Abbildung 2: Lagerungen im Technikbereich



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, den Mauerdurchbruch ordnungsgemäß zu verschließen und die leicht brennbaren Lagerungen entfernen zu lassen.

7.2.3 In den baulich ausgebildeten Brandabschnitten wurden bei den Zugängen selbstschließende Feuerschutztüren mit einem Feuerwiderstand von 30 Minuten eingebaut. Bei der Besichtigung zeigte sich, dass die Feuerschutztüren teilweise durch das Aufstellen von Gegenständen, wie z.B. tragbare Handfeuerlöscher in offener Stellung gehalten wurden. Auf diese Weise wurde die Sicherheitsfunktion der Türen im Gefahrenfall unwirksam gemacht, da der eingebaute Selbstschließmechanismus damit blockiert war.

Abbildung 3: Offen gehaltene Feuerschutztür



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, die Mitarbeitenden dahingehend zu unterweisen, dass Feuerschutztüren nicht in offener Stellung durch Gegenstände fixiert werden dürfen. Sofern jedoch ein betriebsbedingtes Offenhalten der Türen erforderlich ist, wäre dies durch Installation von Festhaltungsmagneten, welche durch die Brandmeldeanlage angesteuert werden können, zu bewerkstelligen.

7.2.4 Abgesehen von den brandschutztechnischen baulichen Ausführungen wurden in allen Bereichen abwehrende Brandschutzmaßnahmen eingerichtet, welche von tragbaren Handfeuerlöschern über permanent gefüllte (nasse) Steigleitungen bis hin zu einer Sprinkleranlage bzw. einer automatischen Brandmeldeanlage in Vollschutzausführung reichen.

Bei der Begehung der Schiffstation zeigte sich, dass die Mittel der ersten Löschhilfe in Form von tragbaren Handfeuerlöschern in allen wichtigen Räumlichkeiten, insbesondere in den Aufenthalts- und Technikbereichen montiert und entsprechende wiederkehrende Überprüfungen durchgeführt worden waren. Diese Überprüfungsmaßnahmen wurden durch die angebrachten Überprüfungsplaketten der Fachfirma dokumentiert.

Im Zuge der Begehung begutachtete der Stadtrechnungshof Wien auch die Ausstattung und den Zustand der Wandhydrantenkästen, welche ebenfalls für Erstmaßnahmen im Brandfall bereitgehalten werden. Bei den darin befindlichen Brandschutzeinrichtungen konnten augenscheinlich keine Mängel festgestellt werden.

Abbildung 4: Wandhydrantenkasten



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

7.2.5 Hinsichtlich der periodischen Überprüfungen von Brandschutzeinrichtungen, wie z.B. der nassen Steigleitungen, der Sprinkleranlage, der Rauch- und Wärmeabzugsanlagen wurden diverse Prüfungsberichte von Fachfirmen bzw. Überwachungsberichte von akkreditierten Firmen vorgelegt und stichprobenweise eingesehen. Diese Prüfungsunterlagen waren ordnungsgemäß geführt und attestierten eine großteils mängelfreie Ausführung.

Im Befund über die Sprinkleranlage waren Mängel festgehalten. Diese reichten von der fehlenden Alarmierung des Betriebspersonals bei Anlaufen der Sprinkleranlage über die noch vorzusehende Druckentlastungseinrichtung vor einem Druckwächter bis hin zum Tausch von Dichtungen bei den Alarmventilen der Sprinkler.

Seitens der Eigentümerin der Schiffstation wurden dem Stadtrechnungshof Wien gegenüber angegeben, dass diese Mängel bereits behoben worden waren, eine entsprechende Dokumentation der Mängelbehebung in den Prüfungsbefunden fehlte jedoch.

Wenngleich auch die Angaben als glaubhaft erschienen, ist für die Mängelbehebung jedenfalls eine nachweisliche Dokumentation erforderlich.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, die ausführenden Firmen anzuhalten, die Behebung der Mängel im jeweiligen Befund zu dokumentieren.

7.2.6 Entsprechend der behördlichen Vorschriften lag für die Schiffstation Wien City ein Brandschutzplan auf, welcher die für den Brandfall wichtigen Informationen enthielt. Die darin enthaltenen Angaben wurden stichprobenweise im Zuge der Begehung kontrolliert. Es zeigte sich, dass der Brandschutzplan für das Oberdeck des "Pontons 1" gänzlich fehlte und daher der darauf abgestellte Sanitärcontainer nicht dokumentiert war.

Ferner befand sich im Unterdeck des "Pontons 1" eine erhebliche Menge an Betriebsmittel wie z.B. Motorenöle und Schmierstoffe, welche für Wartungsarbeiten an den Twin City Liner bereitgehalten wurden. Diese Lagerungen, welche u.a. auch brennbare Flüssigkeiten betrafen, waren nicht in den Brandschutzplänen durch Gefahrensymbole, entsprechend der TRVB O 121 *Brandschutzpläne*, eingetragen. In einem Brandfall haben daher die im Einsatz befindlichen Feuerwehrräfte keine Kenntnis über diese besonderen Gefahrenquellen. In jenem Plan, in dem die Küche eingezeichnet war, fehlte darüber hinaus die Darstellung der Entnahmestelle der nassen Steigleitung bzw. waren z.T. keine Leichtbauwände eingezeichnet, wodurch sich die Räumlichkeiten anders als abgebildet darstellten.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, im Zusammenhang mit den vorgefundenen fehlenden Eintragungen, eine Adaptierung der Brandschutzpläne entsprechend den tatsächlichen Gegebenheiten vornehmen zu lassen.

7.2.7 Das Kontrollbuch der Brandmeldeanlage war im Plankasten der Feuerwehr gelagert und wies die Zählerstände der Brandmeldeanlage mit den jeweiligen Vorkommnissen und Wartungshinweisen aus. Teilweise fehlten aber Eintragungen bei mehreren Alarmen während eines Tages, wie dies beispielsweise im Zuge von Wartungstätigkeiten auftreten kann.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, alle Alarme in das Kontrollbuch einzutragen, auch in jenen Fällen, bei denen mehrere Alarme an der Brandmeldeanlage im Zuge einer Wartungstätigkeit ausgelöst werden.

### **7.3 Haustechnik**

Nachdem die Schiffstation, wie oben beschrieben, verschiedene Bereiche beheimatet, wurden zahlreiche haustechnische Anlagen wie z.B. ein Personenaufzug, Lüftungsanlagen und Kälteanlagen eingerichtet. Diesbezüglich wurden dem Stadtrechnungshof Wien im Zuge der Besichtigung ebenfalls die entsprechenden Wartungsaufzeichnungen vorgelegt.

Sämtliche vorgelegte Unterlagen wurden stichprobenweise eingesehen. Die Dokumentationen zeigten, dass ausgenommen beim Personenaufzug, keine sicherheitstechnischen Mängel festgestellt worden waren.

Die beim Personenaufzug fehlende Funktionstüchtigkeit des Aufzugstasters war bereits behoben worden. Auch in diesem Fall fehlte die entsprechende Dokumentation der Behebung im Prüfungsbuch des Aufzuges, in dem grundsätzlich sämtliche Arbeiten an der Liftanlage zu dokumentieren sind. Diesbezüglich wird auf die Empfehlung im Pkt. 7.2.5 verwiesen.

In der Generalgenehmigung des Magistratischen Bezirksamtes aus dem Jahr 2009 war in den Projektunterlagen der Einreichung eine Blitzschutzanlage vorgesehen. Diese wurde auch in Form einer Auflage als sicherheitstechnisches Erfordernis seitens des elektrotechnischen Amtssachverständigen gefordert.

Bei der Besichtigung der Schiffstation zeigte sich, dass augenscheinlich die Stahlkonstruktion als solches mit Erdungseinrichtungen versehen war, jedoch eine technisch übliche Blitzschutzanlage mit sichtbaren Fangeinrichtungen, wie z.B. Fangstangen im Dachbereich bzw. außenliegende Leitungen zur Blitzableitung fehlte. Auf Anfrage wurde dem Stadtrechnungshof Wien mitgeteilt, dass bis dato die bescheidmäßig geforderte Blitzschutzanlage nicht ausgeführt und daher auch nicht geprüft worden war.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, die Blitzschutzanlage der Schiffstation Wien City nachzurüsten und sich diesbezüglich mit der Behörde ins Einvernehmen zu setzen.

#### **7.4 Gewässerschutz**

Wie bereits oben erwähnt, war im "Vorstellobjekt EP 1" ein Lager für Betriebsstoffe eingerichtet worden. Als Betriebsstoffe waren Motoröle, Generatoröle, Frostschutzmittel, Verdünnungsmittel und Lacke sowie Altöl bzw. Leergebinde der genannten Betriebsstoffe gelagert.

Abbildung 5: Lagerungen von Betriebsstoffen im Ponton



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Die Lagerung dieser Betriebsstoffe wurde durch zwei Gutachten eines Zivilingenieurs für Schiffstechnik bzw. durch einen Sachverständigen für Wasserfahrzeuge aus dem Jahr 2010 und 2017 als zulässig bewertet.

Recherchen des Stadtrechnungshofes Wien ergaben, dass seit dem Jahr 1979 an der Stelle der Schiffsanlegestelle ein Ponton zur Abfertigung von Passagieren der Fahrgastschiffahrt besteht. Für diese Vorstellobjekte waren wasserrechtliche Bewilligungen erteilt worden.

In den jeweiligen Bescheiden ist entsprechend der Forderungen des Wasserrechtsgesetzes zum Schutz des Gewässers, des Schutzes des Bodens und des Tier- und Pflanzenbestandes eine behördliche Auflage vorgeschrieben. Diese sieht vor, dass die Lagerung von Treibstoffen oder anderen wassergefährdenden Produkten auf den Vorstellobjekten und in unmittelbarer Nähe derselbigen nicht zulässig ist.

Diese behördliche Auflage war erstmalig im Bescheid des Jahres 1979 zu finden und wurde seitens des wasserbautechnischen und nautischen Sachverständigen der Magistratsabteilung 45 bis dato bestätigt und für erforderlich gehalten.

Die Einsichtnahme in die Sicherheitsdatenblätter einiger gelagerter Produkte ergab, dass diese als wassergefährdend eingestuft sind.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, bzgl. des Verbotes der Lagerungen von wassergefährdenden Betriebsstoffen auf den Vorstellobjekten auf die Einhaltung der behördlichen Auflage zu achten.

## **7.5 Sonstiges**

7.5.1 Abfahrende bzw. ankommende Fahrgäste werden über Laufstege, welche die Lände mit den Vorstellobjekten verbindet, abgefertigt. Diese wurden als Stahlträgerfachwerke mit aufliegenden Gitterrosten ausgebildet.

Abbildung 6: Zugangssteg mit Gitterrostauflage



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Wie sich bei der Begehung zeigte, wurden die Trittplächen vom zentralen Zugang zu den Vorstellobjekten in Form von feuerverzinkten Gitterrosten mit einer quadratischen Maschenweite von 3 cm ausgeführt. Aufgrund dieser großen Maschenweite können kleinere Gegenstände leicht durchfallen und es besteht eine erhöhte Verletzungsgefahr beim Begehen, speziell mit Schuhwerk mit Stöckelabsatz.

Entsprechend der SchAVO gelten besondere Vorschriften für die Ausführung von Landungsanlagen für den Fahrgastverkehr. So sind Auftrittsflächen von Landungsanlagen und Landungsstegen, welche für die Benutzung durch Fahrgäste bestimmt sind, u.a. rutschsicher, barrierefrei benutzbar und bei Verwendung von Gitterrosten mit einer Lochgröße von höchstens 2 cm auszuführen.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, die Gitterroste der Landungsanlagen entsprechend der SchAVO herzustellen.

7.5.2 Für Schiffsreisende, die auf der Schiffstation Wien City ihren Ausflug starten bzw. auch für Urlaubende, welche sich lediglich die Schiffstation selbst als Sehenswürdigkeit der Stadt Wien ansehen möchten, ist es von erheblicher Wichtigkeit, die Station rasch und problemlos aufzufinden.

Bei der Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schiffstation Wien City wurde von den Mitarbeitenden des Stadtrechnungshofes Wien festgestellt, dass sich im U-Bahn-Bereich der naheliegenden Station Schwedenplatz keinerlei wegweisende Hinweise hinsichtlich des Ausgangs zur Schiffstation befinden.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH mit der Wiener Linien GmbH & Co KG Kontakt aufzunehmen, um die Kennzeichnung des Weges zu jenem Ausgang der U-Bahn-Station zu veranlassen, welcher zur Schiffstation Wien City führt.

## **8. Zusammenfassung der Empfehlungen**

Empfehlung Nr. 1:

Es wäre der schadhafte Bodenbelag zu sanieren und sofern Überlegungen angestellt werden den Belag zu erneuern, ein den Anforderungen entsprechendes, zertifiziertes Material zu verwenden. Für diesen wären die erforderlichen Pflege- bzw. Wartungsmaßnahmen regelmäßig vorzusehen (s. Pkt. 7.1).

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

Die Empfehlung wird umgesetzt. Dabei wird gemäß den Vorgaben des Stadtrechnungshofes Wien darauf geachtet werden, nur eines den Anforderungen entsprechend zertifiziertes Material zu verwenden.

Empfehlung Nr. 2:

Es wäre der Mauerdurchbruch im Technikraum, durch welchen im Brandfall ein Übergreifen des Feuers auf den benachbarten Raum möglich ist, ordnungsgemäß zu ver-

schließen. Des Weiteren wären dort die leicht brennbaren Lagerungen entfernen zu lassen (s. Pkt. 7.2.2).

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

Die Empfehlung wurde bereits aufgegriffen und der Mangel zwischenzeitlich behoben.

Empfehlung Nr. 3:

Die Besichtigung zeigte, dass die Feuerschutztüren teilweise durch das Aufstellen von Gegenständen, wie z.B. tragbare Handfeuerlöcher, in offener Stellung gehalten wurden. Es wären die Mitarbeitenden dahingehend zu unterweisen, dass Feuerschutztüren nicht in offener Stellung durch Gegenstände fixiert werden dürfen. Sofern jedoch ein betriebsbedingtes Offenhalten der Türen erforderlich ist, wäre dies durch Installation von Festhaltemagneten, welche durch die Brandmeldeanlage angesteuert werden können, zu bewerkstelligen (s. Pkt. 7.2.3).

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

Die Empfehlung wird umgesetzt.

Empfehlung Nr. 4:

In Überprüfungsbefunden waren Mängel festgehalten, welche bereits behoben worden waren. Eine entsprechende Dokumentation der Mängelbehebungen in den Prüfungsberichten fehlte. Es wären daher die ausführenden Firmen anzuhalten, die Behebung der Mängel im jeweiligen Befund zu dokumentieren (s. Pkt. 7.2.5).

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

Die Empfehlung wird umgesetzt.

**Empfehlung Nr. 5:**

Aufgrund fehlender Eintragungen in den Brandschutzplänen wäre eine Adaptierung entsprechend den tatsächlichen Gegebenheiten vorzunehmen (s. Pkt. 7.2.6).

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

Die Empfehlung wird umgesetzt.

**Empfehlung Nr. 6:**

Es wären alle Alarme in das Kontrollbuch der Brandmeldeanlage einzutragen, auch in jenen Fällen, bei denen mehrere Alarme im Zuge einer Wartungstätigkeit ausgelöst werden (s. Pkt. 7.2.7).

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

Die Empfehlung wird umgesetzt. Die Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH hat ihre Brandschutzbeauftragten angewiesen, alle Alarme in das Kontrollbuch der Brandmeldeanlage einzutragen.

**Empfehlung Nr. 7:**

Die genehmigte, aber nicht ausgeführte Blitzschutzanlage der Schiffstation Wien City wäre nachzurüsten und das Einvernehmen mit der Behörde herzustellen (s. Pkt. 7.3).

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

Die Empfehlung wird umgesetzt. Die wiederkehrende Überprüfung der Anlage wurde in den Wartungsplan aufgenommen.

**Empfehlung Nr. 8:**

Es wäre bzgl. der vorgefundenen Lagerungen von wassergefährdenden Betriebsstoffen auf den Vorstellobjekten auf die Einhaltung der behördlichen Auflage, welche ein entsprechendes Verbot beinhaltet, zu achten (s. Pkt. 7.4).

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

Die Empfehlung wird umgesetzt.

Empfehlung Nr. 9:

Es wären die Lochgrößen der Gitterroste der Landungsanlagen entsprechend den Vorgaben der SchAVO herzustellen (s. Pkt. 7.5.1).

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

Die Empfehlung wird umgesetzt. Die Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH wird die Gitterroste mit rutschsicheren Aluminiumblechen belegen lassen. Dies wird nach Saisonende in den Wintermonaten durchgeführt.

Empfehlung Nr. 10:

Es wäre mit der Wiener Linien GmbH & Co KG Kontakt aufzunehmen, um die Kennzeichnung des Weges zu jenem Ausgang der U-Bahn Station zu veranlassen, welcher zur Schiffstation Wien City führt (s. Pkt. 7.5.2).

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

Der Empfehlung wird nachgekommen. Bis dato war eine Lösungsfindung mit der Wiener Linien GmbH & Co KG noch nicht möglich.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im November 2017