



STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10
A-1082 Wien

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

E-Mail: post@stadtrechnungshof.wien.at

www.stadtrechnungshof.wien.at

DVR: 0000191

StRH V - 14/17

Wiener Hafen, GmbH & Co KG und
Wiener Hafen und Lager Ausbau- und
Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG,
Sicherheit beim Umschlag
im Hafen Albern

KURZFASSUNG

Die Wiener Hafengruppe ist Grundeigentümerin im Hafen Albern. Durch langjährige Bestand- und Baurechtsverträge ergab sich eine Zusammenarbeit der Wiener Hafengruppe mit Firmen, die sich im Hafen angesiedelt haben und dort einen Umschlag von Gütern betreiben. Bei den Gütern handelt es sich in erster Linie um landwirtschaftliche Produkte, Stahl, Baustoffe und Schwergut. Der Umschlag erfolgt im Hafen mit Schiffen, mit Kraftfahrzeugen und mit der Eisenbahn. Bei der Gestaltung der Bestand- und Baurechtsverträge legte die Wiener Hafengruppe besonderen Wert auf die Stärkung des Schiffsverkehrs, da dieser Vorteile für die Umwelt mit sich bringen kann. In den letzten Jahren gelang es der Wiener Hafengruppe, im Hafen Albern ein Schwergutzentrum zu etablieren.

Die Wiener Hafengruppe betrieb die schiffahrtsrechtliche Hafenaufsicht und das Immobilienmanagement im Hafen Albern mit Engagement. Nach den Hochwasserereignissen aus den Jahren 2002 und 2013 initiierte sie die Planung und die Errichtung eines Hafentores samt Pumpwerk. Ein wirksamer Hochwasserschutz wird den Hafen Albern künftig aufwerten.

Sofortiger sicherheitstechnischer Verbesserungsbedarf ergab sich bei einem Verlade- turm für Schiffsbeladungen, bei den Gleisanlagen und bei überdimensionalen Holzlage- rungen im Nahbereich von einem öffentlich genutzten Parkplatz. Die Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen auf den Hafenstraßen befanden sich teilweise in einem schlechten Zustand. Eine Gesamtaufnahme der Straßenverkehrsausrüstung samt Prü- fung auf ihre Ordnungsmäßigkeit sowie eine laufende Evaluierung soll die Situation nachhaltig verbessern.

Privatpersonen, die den im Hafen Albern befindlichen Friedhof der Namenlosen besu- chen wollen, werden derzeit entgegen den Vorschriften aus der Betriebsordnung am Hafengelände geduldet. Die Erstellung eines Sicherheitskonzeptes für den Aufenthalt von Privatpersonen im Hafen Albern soll Klarheit bzw. Rechtssicherheit für alle Beteilig- ten bringen.

Um Arbeitsunfällen beim Schwergutumschlag vorzubeugen, sollte sich das Umschlagspersonal gewissenhaft an alle Vorgaben aus den Arbeitnehmerschutzbestimmungen halten.

Bei geeigneter Umsetzung der Prüfungsergebnisse durch die Wiener Hafengruppe wird sich eine erhöhte Sicherheit bei der Benützung der Gleisanlagen, Hafeneinrichtungen und Straßen im Hafen Albern ergeben. Ein Zugewinn an Sicherheit wird für Arbeitnehmende beim Umschlag durch konsequente Einhaltung der Arbeitnehmerschutzbestimmungen erreicht werden. Friedhofsbesuchende und andere Privatpersonen am Hafengelände werden sich über das richtige Verhalten bzw. Verbote bei ihrem Aufenthalt am Hafengelände informieren können.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien.....	10
1.1 Prüfungsgegenstand.....	10
1.2 Prüfungszeitraum	10
1.3 Prüfungsbefugnis.....	11
2. Organisationsform	11
3. Hafенbetrieb	13
3.1 Allgemeines	13
3.2 Betriebs- und Brandschutzordnung	16
3.3 Hafенentgelt	18
3.4 Hochwasser.....	20
4. Immobilienmanagement	22
4.1 Verträge im Hafен Albern	22
4.2 Ergebnisse von Begehungen.....	24
5. Transport mit Schiffen.....	31
6. Eisenbahntransport.....	33
7. Straßenverkehr.....	39
7.1 Brückenwaage	39
7.2 Straßenverkehrsausrüstung	41
7.3 Friedhof der Namenlosen	45
7.4 Holzlagerungen neben einem Parkplatz	49
8. Einsatzberichte der Magistratsabteilung 68	52
8.1 Vorfälle im Hafен Albern.....	52
8.2 Motorschiff Eisvogel.....	53
9. Arbeitnehmerschutz beim Umschlag im Schwergutzentrum.....	57
10. Feststellungen	61
11. Zusammenfassung der Empfehlungen	62

TABELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Luftbild vom Hafen Albern	13
Abbildung 2: Schwergutumschlag mit einem mobilen Kran	14
Abbildung 3: Leuchtturm bei der Einfahrt zum Hafen Albern	17
Tabelle 1: Erlöse aus dem Hafenbetrieb im Hafen Albern	19
Abbildung 4: Hochwasser im Hafen Albern.....	20
Tabelle 2: Erlöse aus dem Pönale bei zu geringem wasserseitigen Umschlag.....	24
Abbildung 5: Verladeturm an der nördlichen Kaikante	25
Abbildung 6: Korrodierte Stahlprofileteile an einem Verladeturm	26
Abbildung 7: Ungesicherter Holzpfosten an einem Verladeturm	26
Abbildung 8: Holzpfosten unter demselben Verladeturm	27
Tabelle 3: Anzahl der Schiffe.....	31
Tabelle 4: Mengen beim Entladen und Beladen von Schiffen	31
Abbildung 9: Gebrochener Spurhalter	34
Abbildung 10: Nicht gesicherter Schienenstoß	35
Abbildung 11: Morsche Holzschwellen mit Moos- und Grasbewuchs	36
Abbildung 12: Provisorische Sicherungsmaßnahme zur Aufrechterhaltung der Spurweite	37
Abbildung 13: Provisorische Sicherungsmaßnahme zur Abstandsverminderung beim Schienenstoß	38
Abbildung 14: Brückenwaage im Hafen Albern	39
Tabelle 5: Brückenwaage, verwogene Mengen und damit verbundene Einnahmen.....	41
Abbildung 15: Verblasste Ordnungslinie vor einer Eisenbahnkreuzung	42
Abbildung 16: Undeutlich gewordene Aufschrift auf einem Vorschriftszeichen	43
Abbildung 17: Provisorische Verkehrszeichen in dauerhafter Verwendung	44
Abbildung 18: Hinweiszeichen bei einer Hafeneinfahrt	46
Abbildung 19: Privater Fahrzeugverkehr auf der 1. Molostraße	48
Abbildung 20: Radlader auf der 1. Molostraße.....	49
Abbildung 21: Holzlagerplatz nahe einem öffentlichen Parkplatz	50
Abbildung 22: Motorschiff Eisvogel im Hafen Freudenu	54
Abbildung 23: Festgemachtes Schiff mit Zugang über eine Leiter.....	59

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb. Abbildung

ABGB.....	Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch
AG	Aktiengesellschaft
AM-VO.....	Arbeitsmittelverordnung
ASchG	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
ASVG.....	Allgemeines Sozialversicherungsgesetz
AVO Verkehr	ArbeitnehmerInnenschutzverordnung Verkehr
bzw	beziehungsweise
ca.....	circa
cm.....	Zentimeter
DOK-VO	Verordnung des Bundesministers für Arbeit und Soziales über die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente
DoRIS.....	Donau River Information Services
EG	Europäische Gemeinschaft
EisbG.....	Eisenbahngesetz 1957
EUR.....	Euro
EWG.....	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
exkl.	exklusive
Fa.	Firma
GmbH & Co KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung und Compagnie Kommanditgesellschaft
GmbH.....	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GZ	Geschäftszahl
ISO	Internationale Organisation für Normung
KennV.....	Kennzeichnungsverordnung
kg.....	Kilogramm
KG	Kommanditgesellschaft
km.....	Kilometer
kN	Kilo-Newton
l.....	Liter
l/min.....	Liter pro Minute
lt.....	laut
m	Meter

m ²	Quadratmeter
m ³	Kubikmeter
MA	Magistratsabteilung
MeldeVO-Eisb 2006	Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Umfang und die Form der Meldungen von Unfällen und Störungen, die bei Eisenbahnunternehmen auftreten, an die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes
Mio. ATS	Millionen Schilling
Mio. EUR	Millionen Euro
MS	Motorschiff
Nr.	Nummer
o.a.	oben angeführt
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft
Pkt.	Punkt
Pkte.	Punkte
rd.	rund
s.	siehe
SchAVO	Schiffahrtsanlagenverordnung
SchFG	Schiffahrtsgesetz
SchiffAV	Schiffahrt-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung
StRH	Stadtrechnungshof
StVO. 1960	Straßenverkehrsordnung 1960
t	Tonne
Tab.	Tabelle
u.a.	unter anderem
USt	Umsatzsteuer
V	Volt
vgl.	vergleiche
WRG	Wasserrechtsgesetz 1959
WVO	Wasserstraßen-Verkehrsordnung
z.T.	zum Teil

GLOSSAR

Baurecht

Recht, ein Gebäude auf einem fremden Grundstück meist gegen Vereinbarung eines Entgelts zu errichten. Das Baurecht wird im Grundbuch der Liegenschaft als Belastung eingetragen.

Coil

Aufgewickelttes Band.

Genauigkeitsklasse einer Waage

Höchste zu erwartende Abweichung des Messwertes einer Waage vom tatsächlichen Gewicht des gewogenen Gegenstandes.

Hafenrapport

Entgelt für die Benützung öffentlicher Häfen mit Schiffen.

Lagerbuch

Urkundensammlung für Hafenanlagen.

Poller

Pfahl zum Festmachen von Schiffen.

Polter

In Deutschland gebräuchlicher Begriff für Holzstoß.

Radlader

Baumaschine zum Laden und zum Transportieren von Gütern mit einer Schaufel über kurze Strecken.

Schanzkleid

Brüstung zur Absturzsicherung am Oberdeck.

Spundwand

Senkrechter Wandverbau aus ineinandergreifenden Stahlbohlen zur Sicherung eines Geländesprunges. Bei Kaianlagen ist das Ufer häufig durch Spundwände gesichert.

Superädifikat

Bauwerk, das auf fremden Grund errichtet wurde und dort nicht dauerhaft verbleiben soll.

Umschlag

Wechsel von Gütern oder Transporteinheiten von einem Verkehrsmittel auf ein anderes, gegebenenfalls mit Zwischenlagerung.

PRÜFUNGSERGEBNIS

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog den Umschlag im Hafen Albern, der von der Wiener Hafen-Gruppe betrieben wird, einer sicherheitstechnischen Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung den geprüften Stellen mit. Die von den geprüften Stellen abgegebenen Stellungnahmen wurden berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog den Umschlag im Hafen Albern, der von der Wiener Hafen-Gruppe betrieben wird, einer sicherheitstechnischen Prüfung. Ziel der Prüfung waren die sicherheitsrelevanten Aufgaben der Hafenaufsicht, die von der Wiener Hafen, GmbH & Co KG wahrgenommen werden, und der Arbeitnehmerschutz für die Hafenmitarbeitenden beim Schwergutumschlag, die bei der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG beschäftigt sind.

Nicht Ziel der Prüfung waren betriebsinterne Sicherheitsmaßnahmen beim Umschlag durch im Hafen Albern angesiedelte Firmen, die mit der Wiener Hafen-Gruppe einen Bestandvertrag oder Baurechtsvertrag abgeschlossen hatten.

Die gegenständliche Prüfung wurde von der Abteilung Bauwerke, Verkehr und Energie durchgeführt.

1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung erfolgte im zweiten Halbjahr 2017 und im ersten Halbjahr 2018. Das Eröffnungsgespräch mit der geprüften Stelle fand Mitte August 2017 statt. Die Schlussbesprechung wurde Anfang Mai 2018 durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum umfasste die Jahre 2014 bis 2017. Begehungen mit Ortsaugenschein fanden an mehreren Tagen im Prüfungszeitraum statt.

1.3 Prüfungsbefugnis

Die Prüfungsbefugnis für diese Prüfung ist in § 73c der Wiener Stadtverfassung (Sicherheitskontrolle) festgeschrieben. Im Gesellschaftsvertrag der Wiener Hafens, GmbH & Co KG vom 15. Juli 2003 ist das Prüfungsrecht für das Kontrollamt der Stadt Wien, nunmehr Stadtrechnungshof Wien, für eine Gebarungsprüfung festgelegt. Da ein Prüfungsrecht für die Sicherheitskontrolle jedoch nicht explizit angeführt ist, empfahl der Stadtrechnungshof Wien, eine diesbezügliche Änderung im Gesellschaftsvertrag vorzunehmen. Im Prüfungsbericht 2018: "Wiener Hafens und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG, Prüfungen von Lagerungen am Hafengelände, StRH VI - 10/17" war die entsprechende Änderung des Gesellschaftsvertrages der Wiener Hafens und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG bereits empfohlen worden.

2. Organisationsform

2.1 Die Organisationsform der Wiener Hafens-Gruppe ist im Tätigkeitsbericht 2017: "Wiener Hafens, GmbH & Co KG, Prüfung der Gebarung der Sparte Wasserumschlag, StRH IV -109/16" ausführlich dargestellt. Die dortigen Ausführungen werden an dieser Stelle - soweit sie für den vorliegenden Prüfungsgegenstand relevant sind - in knapper Form übernommen bzw. z.T. auch ergänzt.

2.2 Die Wiener Hafens-Gruppe gehört zum Wien Holding-Konzern und besteht aus der Wiener Hafens, GmbH & Co KG und verschiedenen Tochter- und Enkelgesellschaften bzw. Beteiligungen. Die Wiener Hafens und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG ist eine Tochtergesellschaft der Wiener Hafens, GmbH & Co KG. Die Wiener Hafens-Gruppe managt den Hafensbetrieb und die in ihrem Eigentum befindlichen Immobilien am Hafengelände.

2.3 Die nichtvermögens- und gewinnbeteiligte Wiener Hafens Management GmbH ist die Komplementär-GmbH der beiden Kommanditgesellschaften Wiener Hafens, GmbH & Co KG und Wiener Hafens und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG und ist im 100%igen Eigentum der Wien Holding GmbH. Der Wiener Hafens Management GmbH obliegen als reine Arbeitsgesellschafterin die Geschäftsführungsaufgaben

der Wiener Hafen, GmbH & Co KG und der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG.

2.4 In der Wiener Hafen, GmbH & Co KG sind alle Vermögenswerte eingebracht, die überwiegend und unmittelbar dem Hafetrieb dienen. Sie besitzt im Hafen Albern Grundstücke, Gebäude und Kaianlagen. Als Mitarbeitende der Wiener Hafen, GmbH & Co KG waren zum Zeitpunkt der Prüfung nur zwei Personen angestellt, nämlich eine Geschäftsführerin und ein Geschäftsführer. Die Wiener Hafen, GmbH & Co KG ist die Rechtsnachfolgerin der Wiener Hafen GmbH, die mit Generalversammlungsbeschluss vom 15. Juli 2003 aufgelöst wurde.

2.5 Zum Unternehmensgegenstand der Wiener Hafen, GmbH & Co KG gehören u.a. der Ausbau des Wiener Hafens, ein Teil der Immobilienverwaltung, der Betrieb des Wiener Hafens und alle betrieblichen Tätigkeiten, die mit dem Schiffsverkehr zusammenhängen. Zum Wiener Hafen gehört der Hafen Freudenau, der Hafen Albern und der Ölhafen Lobau.

2.6 Die Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG ist seit dem Jahr 2006 Rechtsnachfolgerin der Wiener Hafen, Lager- und Umschlagsbetriebe GmbH. Sie ist mit der Durchführung von Verwaltungsaufgaben und mit der Personalbereitstellung zur Führung des Geschäftsbetriebes der Wiener Hafen, GmbH & Co KG beauftragt. Die Geschäftsführung der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG ist ident mit jener der Wiener Hafen, GmbH & Co KG.

2.7 Zum Unternehmensgegenstand der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG zählt u.a. ein Teil der Immobilienverwaltung und die Überlassung von Arbeitskräften. Sie verfügt über Arbeitskräfte für den Hafenumschlag im Hafen Albern.

3. Hafenbetrieb

3.1 Allgemeines

3.1.1 Der Hafen Albern (s. Abb. 1) befindet sich im 11. Wiener Gemeindebezirk und liegt an der Donau bei Stromkilometer 1.918,3. Der Hafen Albern umfasst vor dem Hochwasserdamm eine Fläche von rd. 332.000 m². Diese befindet sich im Grundeigentum der Wiener Hafn, GmbH & Co KG. Das Hafenbecken selbst macht davon rd. 95.000 m² aus und ist zum Großteil durch Spundwände eingefasst. Es ist landseitig von Straßen, Gleisanlagen und Gebäuden umgeben. Die Straßen tragen die Bezeichnungen 1. Molostraße, Alberner Hafenzufahrtsstraße und 2. Molostraße.

Abbildung 1: Luftbild vom Hafen Albern



Quelle: Wiener Hafn, GmbH & Co KG

3.1.2 Im Hafen Albern werden Baustoffe, landwirtschaftliche Produkte, Stahlerzeugnisse und Schwergut umgeschlagen. Auf dem Hafengelände befinden sich fünf große Getreidespeicher mit einer Kapazität von insgesamt 90.000 t. Damit zählt der Hafen Albern zu den wichtigsten Standorten für den Umschlag von Getreide im Osten von Österreich. Darüber hinaus befindet sich im Hafen Albern ein Schwergutzentrum für den Umschlag von Lasten bis zu 450 t und ein stahlverarbeitender Betrieb.

3.1.3 Die Wiener Hafengruppe führt im Hafen Albern keine operativen Umschlagstätigkeiten im eigenen Auftrag durch. Die Betriebseinrichtungen befinden sich im Eigentum von Fremdfirmen bzw. sind von ihnen gemietet.

3.1.4 Im Bereich des wasserseitigen Umschlags beteiligt sich die Wiener Hafengruppe und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG beim Schwergutumschlag (s. Abb. 2) aufgrund einer vertraglichen Verpflichtung mit Personal für den Anschlag der Lasten an die Hebemittel eines mobilen Krans gegen Entgelt.

Abbildung 2: Schwergutumschlag mit einem mobilen Kran



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

3.1.5 Die Wiener Hafengruppe, GmbH & Co KG ist für die Errichtung und die Erhaltung von Straßenverkehrsflächen und deren Ausrüstung wie beispielsweise mit Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen und einer öffentlichen Beleuchtung im Hafen Albern zuständig.

3.1.6 Die Wiener Hafengruppe, GmbH & Co KG betreibt im Hafen Albern außerdem eine Brückenwaage, die ausschließlich den vor Ort befindlichen Firmen zur Verfügung steht. Eine öffentliche Verwiegung ist nicht vorgesehen.

3.1.7 Die Wiener Hafен-Gruppe war zum Zeitpunkt der Einschau des Stadtrechnungshofes Wien im September 2017 gemäß ISO 9001:2008 Qualitätsmanagementsysteme - Anforderungen zertifiziert. Die akkreditierte Zertifizierungsstelle bestätigte der Wiener Hafен, GmbH & Co KG und der Wiener Hafен und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG, dass sie u.a. für den Geltungsbereich Hafenumschlag, Lagerung, Betriebsansiedlung und Immobilien ein Qualitätsmanagementsystem eingeführt haben und dieses auch anwenden. Die Forderungen der ISO 9001:2008 waren lt. Zertifikat vom 27. Jänner 2015 erfüllt. Das zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien vorgelegte Zertifikat war bis Oktober 2017 gültig.

3.1.8 Das Zertifikat lief während der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien aus, weshalb nachgefragt wurde, ob das neue Zertifikat rechtzeitig erlangt werden konnte. Am 16. Jänner 2018 lag das endgültige Zertifikat noch nicht vor. Die Zertifizierungsstelle für Managementsysteme bestätigte der Wiener Hafен-Gruppe aber an diesem Tag, dass das Rezertifizierungsaudit bzw. Upgradeaudit, das vom 15. bis 16. Jänner 2018 abgehalten worden war, vom Auditorinnen- bzw. Auditorenteam positiv bewertet wurde. Die Lead-Auditorin bzw. der Lead-Auditor sprach die Empfehlung für die Zertifikaterteilung aus und leitete damit das Verfahren für die Erstellung des Zertifikats ein.

3.1.9 Die Wiener Hafен-Gruppe verstand sich selbst als multifunktionaler Dienstleistungsbetrieb und warb auf ihren Webseiten mit der vorhandenen Zertifizierung gemäß ISO 9001:2008, so wie es auch andere Häfen in Österreich und Deutschland taten.

3.1.10 Der Stadtrechnungshof Wien wertete es als positiv, dass die Wiener Hafен-Gruppe ein Qualitätsmanagementsystem für den Hafenumschlag eingeführt hat. Für einen Zeitraum von zumindest mehr als zwei Monaten lag ab 1. November 2017 kein gültiges Zertifikat vor. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl daher der Wiener Hafен-Gruppe bei anstehenden Rezertifizierungen und Upgrades durch geeignete Maßnahmen und Vorbereitungen dafür zu sorgen, rechtzeitig das erforderliche Audit bei der Zertifizierungsstelle für Managementsysteme auszulösen.

3.1.11 Im Hafен Albern liegt der Standort für die Büros der beiden Hafенmeister. Die Hafенmeister koordinieren den wasserseitigen Umschlag im Hafен Albern und im Hafен

Freudenau. Sie nehmen die Hafenaufsicht wahr und sind für die Verrechnung des Hafensrapports gemäß Hafengebührenordnung zuständig. Ihnen obliegt auch die Überwachung der Einhaltung der Betriebs- und Brandschutzordnung im Hafengelände.

3.1.12 Die Hafenmeister gehören dem Personalstand der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG an. Sie wurden vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie für diese Funktion gemäß SchFG bestellt. Die Funktion berechtigt zum Erteilen von schiffahrtspolizeilichen Anordnungen, wenn es die Sicherheit der Schifffahrt und die Ordnung an Bord erfordern.

3.2 Betriebs- und Brandschutzordnung

3.2.1 Die damalige Magistratsabteilung 58 änderte im Zuge von Umbauarbeiten mit Bescheid vom 12. Juni 2002 die ursprünglich aus dem Jahr 1939 stammende schiffahrtrechtliche Bewilligung des Hafens Albern ab. Mit diesem Bescheid wurde für den Hafen Albern die Erstellung einer Betriebsordnung und einer Brandschutzordnung vorgeschrieben. Diese wären im Hafengelände deutlich sichtbar und dauerhaft anzuschlagen.

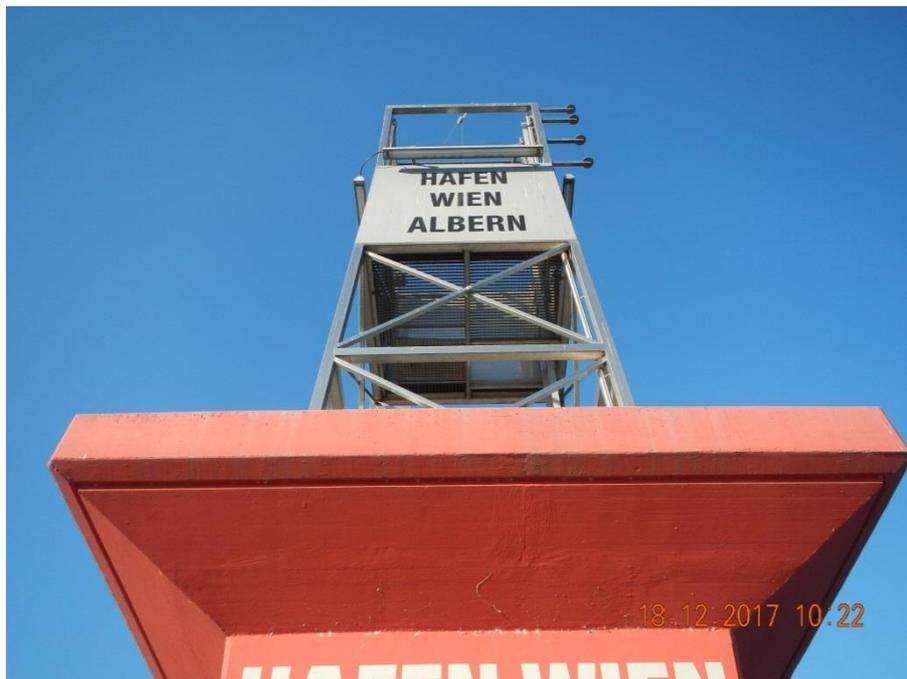
3.2.2 Der Stadtrechnungshof Wien nahm Einschau in die Betriebsordnung und in die Brandschutzordnung, jeweils mit dem zum Zeitpunkt der Prüfung letztgültigen Stand vom August 2013. Diese wurden von einem Ingenieurkonsulenten für Bauwesen, Kulturtechnik und Wasserwirtschaft erstellt, der Genehmigung der Magistratsabteilung 58 mit Bescheid vom 4. September 2013 zugrunde gelegt und in den Schaukästen beim alten Hafenaufsichtsgebäude zur öffentlichen Einsicht - wie vorgeschrieben - ausgehängt.

3.2.3 Der Ingenieurkonsulent trug in einem Lageplan zur Betriebsordnung die schiffahrtstechnischen Einrichtungen ein. Zu diesen gehören u.a. Lattenpegel, Kanten- und Nischenpoller mit einer Zugkraft von jeweils 100 kN, Steigleitern, Bergungstreppe und ein Leuchtturm zur Abgabe von Schifffahrtszeichen. Im Bereich der insgesamt drei Bergungstreppe sind je ein Rettungsring und ein Feuerlöscher angebracht. Zur Versorgung und Entsorgung stehen dem Schiffpersonal u.a. Sanitäreinrichtungen, eine frei zugängliche Wasserentnahmestelle mit dem Schifffahrtszeichen *Trinkwasserzapfstelle*, Müllinseln samt einem Altölsammelbehälter und öffentliche Telefonzellen zur Verfü-

gung. Ölbindemittel zur Beseitigung von lokalen und kleinflächigen Ölfällen durch das Hafenspersonal sind im Bereich der Brückenwaage lt. Betriebsordnung bereitzuhalten.

3.2.4 Die Wiener Hafensverwaltung, GmbH & Co KG verfügt bei der Hafeneinfahrt am Hafensporn über einen rd. 10 m hohen Leuchtturm (s. Abb. 3). Das dortige Grundstück befindet sich im Eigentum der via donau-Österreichische Wasserstraßen-GmbH. Für die Errichtung des Leuchtturms liegt eine wasserrechtliche und schiffahrtsrechtliche Bewilligung der Magistratsabteilung 58 vom 19. Juli 2012 vor. Die Benützungsbewilligung erfolgte am 22. April 2013. Der Turm hat in einer Höhe von rd. 7 m eine Bedienungsplattform, von welcher aus die vorhandenen Schifffahrtszeichen gemäß WVO gewartet werden können. Laut Angaben der Wiener Hafensverwaltung, GmbH & Co KG kam es in den Jahren 2014 bis 2017 zu keiner Sperre des Hafens Albern. Bei einer Sperre würde das Signal auf Rot gestellt werden.

Abbildung 3: Leuchtturm bei der Einfahrt zum Hafen Albern



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

3.2.5 In der Betriebsordnung ist festgelegt, dass auf den Verkehrswegen an Land im Hafen Albern die StVO. 1960 Gültigkeit hat.

3.2.6 Das Betreten und Befahren des Hafens Albern durch Unbefugte ist gemäß Betriebsordnung verboten. Mitarbeitende, Geschäftspartnerinnen bzw. Geschäftspartner, Kundinnen bzw. Kunden und Lieferantinnen bzw. Lieferanten der im Hafen Albern angesiedelten Firmen gelten als befugt und berechtigt.

3.2.7 Die Brandschutzordnung gibt wesentliche Hinweise über das Verhalten zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes, zur Vermeidung der Gefährdung von Gesundheit und Eigentum durch Brände sowie das Verhalten im Brandfall selbst. Neben der allgemein gehaltenen Brandschutzordnung für den Hafen Albern gelten für die Betreibenden der Umschlagsanlagen zusätzliche Brandschutzordnungen, die speziell auf die Verhältnisse bei den einzelnen Betriebsstätten eingehen.

3.2.8 In den Lageplan zur Brandschutzordnung des Hafens Albern wurden vom Ingenieurkonsulenten u.a. Löschwasserentnahmestellen, Überflurhydranten mit Angabe ihrer Durchflussmenge in l/min, Sammelstellen, Zugänge für die Feuerwehr und Stellen mit möglichen Gefahren durch Elektrizität eingetragen.

3.2.9 Stichprobenweise Sichtprüfungen durch den Stadtrechnungshof Wien ergaben keine Abweichungen der tatsächlich vorhandenen schiffahrtstechnischen und brandschutztechnischen Einrichtungen von der in den Lageplänen zur Betriebsordnung und Brandschutzordnung eingetragenen Ausrüstung.

3.2.10 Die Hafen Wien, GmbH & Co KG führt ein sogenanntes Brandschutzbuch. In diesem sind die Ergebnisse der betriebseigenen Kontrollen eingetragen. Die regelmäßigen Kontrollen dienen u.a. zur Überprüfung des Vorhandenseins der Feuerlöscher und der Rettungsringe sowie der Benützbarkeit der Aufstiege im Kaibereich. Die Überprüfungen der Hafenaufsicht bestätigten zum jeweiligen Zeitpunkt der Überprüfung die Ordnungsmäßigkeit der Notfallseinrichtungen, wie die stichprobenweise Einschau durch den Stadtrechnungshof Wien in das Brandschutzbuch ergab.

3.3 Hafentgelt

3.3.1 Die Schifffahrtsführenden sind bei der Benützung des öffentlichen Hafens Albern verpflichtet, ihre Schiffe bei der Hafenaufsicht gemäß WVO an- und abzumelden. Die

Meldungen sind in den Rapportkasten einzuwerfen. Dieser befindet sich beim alten Hafenaufsichtsgebäude. Der Rapportkasten wird lt. Wiener Hafen, GmbH & Co KG täglich während der Betriebszeiten geleert. Die Betriebszeiten beginnen von Montag bis Freitag täglich um 7.30 Uhr und enden um 16.30 Uhr, ausgenommen am Freitag schon um 13.30 Uhr.

3.3.2 Die Schiffsbewegungen werden lt. Mitteilung der Wiener Hafen, GmbH & Co KG im Rahmen täglicher Begehungen von ihr kontrolliert. Zusätzlich führen die Hafenmeister Kontrollen mithilfe des elektronischen An- und Ablegeservice - DoRIS durch. DoRIS ist das österreichische Schifffahrtsinformations- und Schifffahrtsmanagementsystem.

3.3.3 Für die Benützung des Hafens Albern durch Schiffe fällt ein Hafentgelt gemäß SchAVO an. Das Ufergeld betrug seit dem 1. Juni 2016 0,48 EUR exkl. USt je t Umschlagsgut, das Liegegeld 0,03 EUR exkl. USt. je t Tragfähigkeit des Schiffes pro Tag. Die Höhe des Hafentgelts wurde von der Magistratsabteilung 58 genehmigt.

3.3.4 Die gesamten Erlöse aus dem Liegegeld und dem Ufergeld sind für den prüfungsrelevanten Zeitraum in der Tab. 1 zusammengestellt.

Tabelle 1: Erlöse aus dem Hafenbetrieb im Hafen Albern

Art des Hafentgelts	2014 in EUR exkl. USt	2015 in EUR exkl. USt	2016 in EUR exkl. USt	2017 in EUR exkl. USt
Liegegeld	210,00	1.451,28	717,87	0,00
Ufergeld	46.078,80	44.729,52	44.389,64	62.856,00
Insgesamt	46.288,80	46.180,80	45.107,51	62.856,00

Quelle: Wiener Hafen, GmbH & Co KG

3.3.5 Die bedeutsame Steigerung beim Ufergeld vom Jahr 2016 auf das Jahr 2017 hatte zwei Ursachen. Sie war auf das in den ersten fünf Monaten des Jahres 2016 niedrigere Entgelt in der Höhe von 0,44 EUR exkl. USt je t Umschlagsgut zurückzuführen. Außerdem kam es zu einem Zuwachs bei der Menge des Umschlagsgutes vom Jahr 2016 auf das Jahr 2017. Anders als in den Jahren zuvor, fiel im Jahr 2017 kein Liegegeld an. Liegegeld ist für die Benützung öffentlicher Häfen gemäß SchAVO erst nach Überschreiten der entgeltfreien Liegezeit zu entrichten.

3.4 Hochwasser

3.4.1 In den Jahren 2002 und 2013 kam es zu Hochwasserereignissen im Hafen Albern, bei denen der Wasserstand die Kaikante überschritt. Die Abb. 4 zeigt den überschwemmten Hafen Albern am 4. Juni 2013 im Bereich der Brückenwaage mit dem damaligen Waagenhaus.

Abbildung 4: Hochwasser im Hafen Albern



Quelle: Wiener Hafen, GmbH & Co KG

3.4.2 Nach dem letzten Hochwasserereignis im Jahr 2013 haben die Bestand- bzw. Baurechtsnehmenden im hochwassergefährdeten Hafengebiet aufgrund der Hochwasserschäden und des eingetretenen Betriebsstillstandes sowie mit versicherungstechnischen Argumenten verstärkt die Umsetzung eines wirksamen Hochwasserschutzes gefordert. Bei Nichtumsetzung wurde von den Firmen lt. Mitteilung der Wiener Hafen, GmbH & Co KG langfristig eine Abwanderung aus dem nicht ausreichend geschützten Hafen Albern angedeutet.

3.4.3 Die Wiener Hafen, GmbH & Co KG veranlasste nach dem Hochwasser wegen des Eintrags von Feinsedimenten aus der Donau eine Hafenbeckensondierung. Die

Vermessung der Wassertiefen nach dem Hochwasser führte im Hafenbecken im Jahr 2014 zu Ausbaggerungen. Insgesamt fielen rd. 56.000 m³ Aushubmaterial an.

3.4.4 Im Hochwasserfall ist der *Hochwasserschutzplan für Wiener Hafen* gemäß Betriebsordnung einzuhalten. Der *Hochwasserschutzplan für Wiener Hafen* sieht drei Alarmstufen vor, die sich nach dem Wasserstand beim Pegel der Donau in Korneuburg orientieren. Bei der Alarmstufe 1 wird die Entwicklung des Wasserstandes verstärkt beobachtet und die Alarmstufe 2 vorbereitet. Alarmstufe 2 steht für Überflutungsgefahr im Hafen. Bei Alarmstufe 2 wird ein Einsatzbüro eröffnet und alle Hafenkundinnen bzw. Hafenkunden vorgewarnt, um u.a. die Vorbereitungen über das Entfernen von Kraftfahrzeugen aus dem Hafengebiet zu treffen.

3.4.5 Bei der Alarmstufe 3 erfolgen in den Wiener Häfen konkrete Umsetzungsmaßnahmen. Sämtliche gefährdete Güter im Umschlagsbereich werden gesichert. Kraftfahrzeuge werden aus dem gefährdeten Bereich entfernt. Das Hafenpersonal wird durch Fremdpersonal unterstützt, um die Maßnahmen beschleunigt vorantreiben zu können. Das Einsatzbüro der Wiener Hafen, GmbH & Co KG stimmt sich laufend mit der Magistratsabteilung 68 über die Vorgangsweise ab, um eine Minimierung der Hochwasserschäden zu erreichen.

3.4.6 Für den Hafen Albern sind im *Hochwasserschutzplan für Wiener Hafen* darüber hinaus spezielle Sicherungsmaßnahmen vorgesehen. Dazu zählt u.a. das Vorbereiten einer Zille, das Verbringen der Ölsammel- und Müllbehälter in den hochwasserfreien Bereich, das Spannungsfreimachen des Leuchtturms und das Anfordern von Sandsäcken bei Gefahr im Verzug.

3.4.7 Die Wiener Hafen, GmbH & Co KG beabsichtigte zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien die Planung und Errichtung eines Verschlussbauwerks samt Pumpwerk, um die Umschlagseinrichtungen vor Überschwemmungen schützen zu können. Damit sollten Schäden an den Hafeneinrichtungen, den Betrieben und an den im Hafen gelagerten Gütern bei Donauhochwasser vermieden werden. Das projektierte Verschlussbauwerk setzte sich aus einem Hafentor und aus der Einbindung an die bestehenden Hochwasserschutzanlagen zusammen. Die Achse des Hafentors

war ca. bei Stromkilometer 1.918,6 vorgesehen. Das Pumpwerk wird benötigt, um von außen eindringende Sickerwässer aus dem geschützten Bereich bei geschlossenem Hafentor entfernen zu können. Für die Projektumsetzung veranlasste die Wiener Hafentor GmbH & Co KG ein Verhandlungsverfahren nach vorheriger Bekanntmachung im Oberschwelldammbereich, das zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien noch nicht abgeschlossen war.

3.4.8 Der Stadtrechnungshof Wien begrüßte die Anstrengungen der Wiener Hafentor GmbH & Co im Zusammenhang mit der Planung und Errichtung eines Verschlussbauwerks im Hafen Albern, da ohne dieses ein hochwassersicherer Hafenbetrieb nicht möglich ist. Die Betriebe im Hafen Albern werden vom Hochwasserschutz profitieren, wodurch auch die Bereitschaft zu weiteren Investitionen im Hafen Albern steigen könnte.

4. Immobilienmanagement

4.1 Verträge im Hafen Albern

4.1.1 Die Wiener Hafentor-Gruppe ist Grundeigentümerin im Hafen Albern. Die im Hafengelände vorhandenen Objekte werden fast ausschließlich von fremden Firmen genutzt. Grundlage für die Nutzung sind in der Regel Bestandverträge. Die Eigennutzung von Objekten durch die Wiener Hafentor-Gruppe ist im Hafen Albern im Wesentlichen auf die Räumlichkeiten der Hafenaufsicht und auf die Brückenwaage beschränkt.

4.1.2 Die Wiener Hafentor, GmbH & Co KG bzw. ihre Vorgängerorganisation hat für Bestandverträge *Allgemeine Vertragsbedingungen* ausgearbeitet. Diese bilden einen integrierenden Bestandteil von Verträgen mit den einzelnen Bestandnehmenden am Gelände des Hafens Albern. Die Bestandnehmenden wurden darin verpflichtet, die für das Hafengebiet jeweils geltenden allgemeinen und besonderen Vorschriften zu beachten. Dazu zählen u.a. die Betriebsordnung, die Hafengebührenordnung, die Anschlussbedingungen an die Bahn, wasserrechtliche, gewerbebehördliche, baubehördliche und schifffahrtspolizeiliche Gesetze und Verordnungen.

4.1.3 Um einen möglichst flexiblen Einsatz der Bestandobjekte zu ermöglichen, stimmte die Bestandgeberin im Vorhinein in den Bestandverträgen der Bauführung von Superädifikaten durch die Bestandnehmenden zu.

4.1.4 In den *Allgemeinen Vertragsbedingungen* ist festgehalten, dass durch die Benützung der Bestandobjekte der Hafetrieb, der Betrieb der Bahn sowie der Verkehr auf den Hafenstraßen weder gestört noch behindert werden dürfen. Bei Bedarf eines Bahnanschlusses bzw. einer Änderung eines vorhandenen Bahnanschlusses wäre seitens der Bestandnehmenden das Einvernehmen mit den ÖBB herzustellen.

4.1.5 Für alle durch Hochwasser, Wetterunbilden oder sonstige höhere Gewalt verursachten Schäden besteht zwischen den Vertragsteilen gegenseitig keine Haftung. Die Bestandnehmenden haben das Bestandobjekt und darauf befindliche Sachen selbst zu überwachen, bei etwaigen Verlusten von Sachen wie beispielsweise von Umschlaggütern haftet die Bestandgeberin nicht.

4.1.6 Die Bestandnehmenden haben die Bestandobjekte widmungsgemäß für den jeweiligen Zweck beispielsweise zur Lagerung und für den Umschlag von landwirtschaftlichen Produkten zu nutzen. Sie sind verpflichtet, die Bestandobjekte und das Zubehör in einem zum vertragsmäßigen Gebrauch geeigneten und ordentlichen Zustand zu erhalten. Widmungsfremde Nutzungen bzw. sonstige Vertragsverletzungen durch die Bestandnehmenden berechtigen die Bestandgeberin zur Auflösung des Vertrages oder zu Vertragsstrafen.

4.1.7 Neben den *Allgemeinen Vertragsbedingungen* bestehen besondere Vertragsbestimmungen, die auf die konkreten Verhältnisse bzw. Bedürfnisse der jeweiligen Bestandnehmenden aufgrund des beabsichtigten Verwendungszwecks und der am Hafengrundstück vorhandenen Bausubstanz eingehen. Diese enthalten auch Bestimmungen zum Umschlag von Gütern.

4.1.8 Die besonderen Vertragsbedingungen enthalten die Vertragsdauer und die Höhe des Bestandzinses. Die Verträge wurden in der Regel auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Um stabile Verhältnisse für die Bestandnehmenden zu ermöglichen, verzich-

tete die Bestandgeberin für sehr lange Zeit - meist für mehrere Jahrzehnte - auf ein Kündigungsrecht.

4.1.9 In einigen Fällen wurden die ursprünglichen Bestandverträge einvernehmlich durch Baurechtsverträge ersetzt, um Investitionen für eine Modernisierung der Betriebsanlagen von privatwirtschaftlicher Seite auszulösen. Das führte beispielsweise in weiterer Folge zu einer Vergrößerung eines Getreidespeichers, zu umfangreichen Renovierungsarbeiten und zu baulichen Abänderungen bei einem Verladeturm.

4.1.10 Die Wiener Hafentouristik GmbH & Co KG legte als Grundeigentümerin im Hafen Albern besonderen Wert auf die Durchführung eines wasserseitigen Umschlags. Der wasserseitige Umschlag entspricht dem Hafenzweck und ist Teil einer umweltfreundlichen Transportkette. Sie verpflichtete die Bestand- und Baurechtsnehmenden in den Verträgen zu einem Mindestumschlag mit Schiffen. Bei Unterschreiten der garantierten Jahresmenge waren in den Verträgen Pönalen pro t wasserseitig nicht umgeschlagene Güter vorgesehen.

4.1.11 Die Pönalen wurden bei einigen Bestand- bzw. Baurechtsnehmenden wegen des zu geringen wasserseitigen Umschlags schlagend. Die daraus erzielten Einnahmen sind in der Tab. 2 dargestellt.

Tabelle 2: Erlöse aus dem Pönale bei zu geringem wasserseitigen Umschlag

	Pönale in EUR exkl. USt
2014	127.088,74
2015	122.461,97
2016	140.914,04
2017	106.995,87

Quelle: Wiener Hafentouristik GmbH & Co KG

4.2 Ergebnisse von Begehungen

4.2.1 Im Nahbereich der nördlichen Kaikante befand sich ein Verladeturm (s. Abb. 5). Dieser war oberhalb von Gleisanlagen im Nahbereich der Kaikante situiert. Er bildete eine Abstützung für eine Rohrleitung, die von einem Silogebäude zum Hafenbecken führte. Die Rohrleitung wurde für das Beladen von Schiffen verwendet.

Abbildung 5: Verladeturm an der nördlichen Kaikante



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

4.2.2 Der Verladeturm wies starke Korrosionsschäden auf. Stahlprofile waren z.T. bereits weggebrochen und augenscheinlich nur notdürftig repariert worden (s. Abb. 6).

Abbildung 6: Korrodierte Stahlprofilteile an einem Verladeturm



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

4.2.3 Auf dem Verladeturm lagen an mehreren Stellen ungesicherte Holzpfosten. Die Abb. 7 zeigt hierfür ein Beispiel.

Abbildung 7: Ungesicherter Holzpfosten an einem Verladeturm



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

4.2.4 Am Boden unter demselben Verladeturm wurde ein Holzpfosten vergleichbarer Größe und Gestalt vorgefunden (s. Abb. 8). Dieser könnte vom Verladeturm heruntergefallen sein.

Abbildung 8: Holzpfosten unter demselben Verladeturm



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

4.2.5 Durch nicht gesicherte, z.T. bereits stark verwitterte Holzpfosten an einem Verladeturm im Kaibereich des Hafens Albern können u.a. Gefahren für Dritte wie beispielsweise für das Verschubpersonal der ÖBB entstehen.

4.2.6 Der Stadtrechnungshof Wien ersuchte die Wiener Hafen, GmbH & Co KG um Vorlage aller Bestand- und Baurechtsverträge, die im Hafen Albern zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien gültig waren. Für das Grundstück, auf dem sich das Silogebäude befand, schloss die Wiener Hafen GmbH am 24. Februar 1998 einen Bestandvertrag mit einer auf den Umschlag von landwirtschaftlichen Produkten spezialisierten Firma ab, wie die Einschau in die vorgelegten Unterlagen ergab. Das Grundstück umfasste eine Fläche von 2.500 m² und reichte von der 2. Molostraße bis zu den Gleisanlagen, nicht aber darüber hinaus. Eine im Bestandvertrag enthaltene

Option wurde von dieser Firma im Jahr 2007 eingelöst. Dadurch war anstelle des höheren Bestandszinses von der Firma in weiterer Folge nur noch ein Baurechtszins an die Wiener Hafenterrassen, GmbH & Co KG laufend zu bezahlen.

4.2.7 Im Bestandvertrag vom 24. Februar 1998 wurde vereinbart, dass weder die Bestandgeberin noch die Bestandnehmerin verpflichtet ist, die Substanz des Bestandobjektes zu erhalten, und zwar weder im Inneren noch im Äußeren. Überdies wäre auch keine der beiden Vertragspartnerinnen verpflichtet, ernste Schäden am Bestandobjekt zu beheben. Die Festlegung des Umfanges der Instandhaltungs- und Verbesserungsarbeiten obliegt vertraglich hinsichtlich des Bestandobjektes der Bestandnehmerin auf eigene Kosten. Zu bemerken ist, dass der Verladeturm nicht zum eigentlichen Bestandobjekt zählt. Er befindet sich außerhalb der vertragsgegenständlichen Liegenschaft der Silobetreiberin. Im Bestandvertrag wurde festgehalten, dass das Gelände zwischen Bestandobjekt und Hafenbecken für Schiffs- oder Bahnverladeanlagen kostenlos von der Silobetreiberin verwendet werden darf.

4.2.8 Die Einschau in das von der Magistratsabteilung 58 geführte sogenannte Lagerbuch unter der Postzahl 331 ergab, dass der Verladeturm rückgebaut worden war. Ursprünglich bestand neben den Beladeeinrichtungen für Schiffe auch eine technisch aufwendigere Entladeeinrichtung für Schiffe, die aber entfernt worden war. Dies wurde im Zuge einer Überprüfung im Hafen Albern durch den wasserbautechnischen und nautischen Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 45 am 27. Mai 2015 festgestellt. Ausgehend von den Überprüfungsergebnissen wickelte die Magistratsabteilung 58 ein wasserrechtliches und schiffahrtsrechtliches Genehmigungsverfahren über den Umbau der Schiffsbeladeeinrichtung ab. Das Verfahren führte am 14. November 2017 zu einer Bewilligung der Umbauten unter Vorschreibung von Auflagen. Die Silobetreiberin hat demnach den Verladeturm jährlich einer Eigenüberprüfung zu unterziehen und alle vier Jahre durch eine hierzu befugte Ziviltechnikerin bzw. einen hierzu befugten Ziviltechniker überprüfen zu lassen. Die Magistratsabteilung 58 ging dabei davon aus, dass der von der Silobetreiberin umgebaute Verladeturm auch im Eigentum der Silobetreiberin stand. Das Eigentum am Verladeturm war im Zuge des Genehmigungsverfahrens nicht nachgewiesen worden,

wie eine Rückfrage des Stadtrechnungshofes Wien bei der Magistratsabteilung 58 am 19. Februar 2018 ergab.

4.2.9 Ein technischer Bericht über die Änderungen an einer Schiffsverladebrücke eines Ingenieurbüros für Wirtschaftsingenieurwesen vom 30. August 2016 mit einer Ergänzung vom 10. Juli 2017 bildete die technische Grundlage für die Erteilung der Benützungsbewilligung durch die Magistratsabteilung 58. Das Ingenieurbüro merkte in seinem Bericht im Hinblick auf den gemäß AVO Verkehr sonst erforderlichen Nachweis der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung gemäß KennV an, dass Unbefugten das Betreten des Hafengeländes untersagt ist (vgl. Pkt. 3.2.6). Das Betretungsverbot wäre lt. Bericht ausgeschildert. Zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien waren keine Tafeln mit dem Hinweis auf das gemäß Betriebsordnung bestehende Betretungsverbot aufgestellt (vgl. Pkt. 7.3.3).

4.2.10 Die Wiener Hafен, GmbH & Co KG stimmte als Grundeigentümerin unter Bezugnahme auf den technischen Bericht des Ingenieurbüros dem nachträglichen Ansuchen um Umbau der Schiffsverladebrücke durch die Silobetreiberin an die Magistratsabteilung 58 am 20. September 2016 zu.

4.2.11 Der Stadtrechnungshof Wien bemängelte die Beurteilung des Zustandes der Schiffsverladebrücke durch das Ingenieurbüro. Das Gerüst aus Stahlträgern wäre lt. Ingenieurbüro augenscheinlich in einem guten Zustand gewesen. Außerdem wären die Grundlagen der Statik der Anlage durch die durchgeführten Arbeiten im Zuge des Umbaues nicht verändert worden. Nach Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien sind die Schlussfolgerungen des Ingenieurbüros kritikwürdig, vor allem hätte der Befund auf die tatsächlichen Verhältnisse eingehen müssen.

4.2.12 Das Ingenieurbüro war nicht auf statische Berechnungen im Stahlbau spezialisiert. Es wies lt. Auszug aus dem Gewerbeinformationssystem Austria des Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort vom 7. März 2018 seit den Jahren 2014 bzw. 2015 vier Gewerbeberechtigungen auf. Dazu zählten - in abgekürzter Form wiedergegeben - Sicherheitsfachkraft, Ingenieurbüro im Fachbereich Wirtschaftsingenieurwesen - Technisches Produktmanagement, Schädlingsbekämpfung

und Ingenieurbüro auf dem Fachgebiet Biochemie und biochemische Technologie. Laut Firmenbuchauszug befand sich das Ingenieurbüro darüber hinaus seit September 2014 in Liquidation.

4.2.13 Die Einschau in die von der Wiener Hafenturm, GmbH & Co KG vorgelegten Verträge ergab, dass der Verladeturm anders als der Silo auch nach Einlösen der Option im Eigentum der Wiener Hafenturm, GmbH & Co KG verblieben war. Der Verladeturm durfte aufgrund einer Nebenbedingung des ursprünglichen Bestandvertrages auch nach Einlösen der Option von der Firma kostenlos genutzt werden. Die Firma hatte am 14. November 2017 von der Magistratsabteilung 58 einen Bewilligungsbescheid für den rückgebauten Verladeturm erhalten.

4.2.14 Die Haftung für durch vom Verladeturm herabfallende Bestandteile verursachte Schäden richtet sich nach § 1319 ABGB. Beim Verladeturm handelt es sich um ein Werk im Sinn der genannten Bestimmung.

4.2.15 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Hafenturm, GmbH & Co KG in Abklärung mit der Firma, die den Verladeturm nutzt, dafür zu sorgen, dass über den Zustand des Verladeturms ein geeignetes bautechnisches Gutachten eingeholt wird. Auf dessen Grundlage sollen vorhandene Mängel am Verladeturm beseitigt werden und insbesondere unbefestigte Teile am Verladeturm unverzüglich entfernt werden.

4.2.16 Im südlichen Kaibereich war der Zustand der Verladetürme deutlich besser, wie die Begehungen durch die Prüfer des Stadtrechnungshofes Wien ergaben. Bei einem Verladeturm kam es im Prüfungszeitraum zu einem Umbau. Grundlage für diese Investition war der Abschluss eines Baurechtsvertrages am 16. Mai 2014 zwischen der Wiener Hafenturm, GmbH & Co KG und einer ebenfalls mit dem Umschlag von landwirtschaftlichen Produkten befassten Firma.

4.2.17 Der diesbezügliche Baurechtsvertrag enthielt im Zusammenhang mit dem Verladeturm klare Vertragsgrundlagen, wie die Einschau durch den Stadtrechnungshof Wien ergab. Die Baurechtsgeberin übertrug der Baurechtsnehmerin die Dienstbarkeit der Nutzung der Fläche zwischen der Gebäudekante des Getreidesilos und der Kaikante

zum Zweck der Beladung und Entladung von Schiffen für eigene Waren im Hafen Albern. Der dort befindliche Verladeturm wurde entschädigungslos ins Eigentum der Baurechtsnehmerin übertragen, wobei die Baurechtsgeberin nicht für einen bestimmten Zustand des Verladeturms haftete. Die Baurechtsnehmerin wurde berechtigt, anstelle des bisherigen Verladeturms eine andere Be- und Entladungsmöglichkeit für Schiffe auf eigene Kosten zu errichten. Die neue Anlage verbliebe lt. Baurechtsvertrag im Eigentum der Baurechtsnehmerin, die in weiterer Folge auch die volle Haftung dafür zu übernehmen hätte. Die Baurechtsnehmerin wurde außerdem verpflichtet, die eisenbahnrechtlichen Sicherheitsbestimmungen bei den Umbauarbeiten einzuhalten.

5. Transport mit Schiffen

5.1 Die Wiener Hafentouristik GmbH & Co KG führte Aufzeichnungen über die Schiffe, die im Hafen Albern beladen und entladen werden (s. Tab. 3).

Tabelle 3: Anzahl der Schiffe

Anzahl	2014	2015	2016	2017
Entladene Schiffe	13	33	40	49
Beladene Schiffe	99	85	77	109
Insgesamt	112	118	117	158

Quelle: Wiener Hafentouristik GmbH & Co KG

5.2 Die Anzahl der Schiffe konnte im Jahr 2017 deutlich gegenüber den Vorjahren gesteigert werden. Die Steigerungen waren beim Beladen zum Großteil auf den Schwergutumschlag und beim Entladen auf den Umschlag von Stahl zurückzuführen. Die insgesamt umgeschlagenen Mengen sind in der Tab. 4 dargestellt.

Tabelle 4: Mengen beim Entladen und Beladen von Schiffen

Mengen in t	2014	2015	2016	2017
Beim Entladen	9.300	23.555	18.918	29.273
Beim Beladen	99.954	78.065	77.437	101.637
Insgesamt	109.254	101.620	96.355	130.910

Quelle: Wiener Hafentouristik GmbH & Co KG

5.3 Der Stadtrechnungshof Wien nahm Einschau in die Aufzeichnungen über Schiffe im Hafen Albern. In den Jahren 2014 bis 2017 wurden neben Stahlcoils, Maschinenteilen

und Turmsegmenten für Windkraftanlagen landwirtschaftliche Produkte wie beispielsweise Raps, Mais und Zuckerrübenpellets verladen. Gefährliche Güter wurden nicht umgeschlagen, für diese wären wegen der erhöhten Gefahren besondere schifffahrtsrechtliche Bestimmungen anzuwenden gewesen.

5.4 Schiffsführende sind gemäß SchFG verpflichtet, Unfälle und Störungen der Schifffahrtsaufsicht oder der Schleusenaufsicht zu melden. Diese Meldungen müssen von diesen unverzüglich an die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes weitergeleitet werden. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wurde eingerichtet, um schwere Unfälle zu untersuchen. Die Untersuchungen werden mit Berichten abgeschlossen, die zu veröffentlichen sind.

5.5 Als schwerer Unfall im Bereich der Schifffahrt gilt gemäß Unfalluntersuchungsgesetz 2005 jedes Ereignis, bei dem mindestens eine Person getötet worden ist oder mindestens fünf Personen schwer verletzt worden sind. Zu einem schweren Unfall zählen weiters Ereignisse, bei denen ein unfallbeteiligtes Schiff erheblich beschädigt worden ist, oder die Infrastruktur oder die Umwelt einen Schaden in der Höhe von mindestens 2 Mio. EUR genommen hat.

5.6 Darüber hinaus finden Sicherheitsuntersuchungen von Vorfällen, die keine schweren Unfälle sind, auch dann statt, wenn zu erwarten ist, dass neue Erkenntnisse zur Vermeidung künftiger Vorfälle gewonnen werden können. Untersuchungsberichte werden veröffentlicht. Sie enthalten gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen zur Verhütung von Vorfällen.

5.7 Der Stadtrechnungshof Wien nahm am 26. Jänner 2018 Einschau in die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes veröffentlichten Berichte ab dem Jahr 2014. Insgesamt waren fünf Berichte veröffentlicht worden. Die Vorfälle ereigneten sich nicht in den Wiener Häfen. Sie standen in keinem Zusammenhang mit der Wiener Hafen, GmbH & Co KG oder der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG. Der Hafen Albern war somit nicht betroffen. Dokumentiert waren zwei Vorfälle mit Kollisionen von jeweils zwei Schiffen, ein Arbeitsunfall auf einem Tankmotorschiff, ein Brand auf einem Bunkerschiff und ein Schleusenunfall mit einem

Schiff. Bei den fünf Vorfällen, die sich alle auf der Donau ereigneten, kamen insgesamt drei Personen ums Leben. Bei zwei Todesfällen fielen die verunglückten Personen ins Wasser, wobei in einem Fall das Tragen einer Rettungsweste gemäß SchiffAV verpflichtend gewesen wäre. Ein Maschinist stürzte bei Wartungsarbeiten durch eigene Unachtsamkeit vom Achterdeck in die Donau. Er trug keine Rettungsweste, obwohl die Schanzkleider bzw. die Geländer des Schiffes eine Höhe von weniger als 90 cm aufwiesen, wie die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes in ihrem Bericht festhielt.

6. Eisenbahntransport

6.1 Die Stadt Wien und die damalige Wiener Hafens Betriebs - GmbH schlossen im Jahr 1979 mit den damaligen ÖBB einen Vertrag zur Übergabe der Gleisanlagen mit allen dazugehörigen Einrichtungen wie Eisenbahnkreuzungen und einer Gleisbrückenwaage im Hafen Albern ab. Die Gleisanlagen im Wiener Hafen befanden sich zuvor im Eigentum der Stadt Wien und wurden in Form von Superädifikaten an die ÖBB übertragen. Die ÖBB verpflichteten sich in weiterer Folge zur Erhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen einschließlich der vorhandenen Wegübergänge und Verschiebebahnteige, sofern das die Betriebsabwicklung erfordert.

6.2 Der Vertrag wurde auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Hinsichtlich der darin enthaltenen wechselseitigen Verpflichtungen wurde ein gegenseitiger Kündigungsverzicht vereinbart. Die Gleisanlagen im Wiener Hafen mit einer Nutzlänge von rd. 41 km befanden sich bereits zum Vertragszeitpunkt z.T. in einem Zustand mit Erneuerungsbedarf. Deshalb leistete die Stadt Wien zum Zeitpunkt der Übergabe für die zu tätigen Erneuerungsarbeiten an die ÖBB einen Pauschalbetrag von 75 Mio. ATS exkl. USt. Das entspricht ohne Indexanpassung rd. 5,45 Mio. EUR.

6.3 Die Menge und die genaue Art des Umschlags mit der Eisenbahn im Hafen Albern war der Wiener Hafens Betriebs - GmbH & Co KG nicht bekannt. Diese Geschäftstätigkeit wurde direkt zwischen den ÖBB und den im Hafen Albern tätigen Fremdfirmen abgewickelt, wodurch die Wiener Hafens Betriebs - GmbH & Co KG nicht involviert war.

6.4 Die Prüfer des Stadtrechnungshofes Wien besichtigten am 18. Dezember 2017 die Gleisanlagen im Hafen Albern. Sie stellten einen z.T. schlechten Zustand der Gleisan-

lagen fest. Die im Übersichtsplan unter Gleisnummer 31 geführte Gleisanlage wies im Bereich zwischen Bahnkilometer 0,187 und 0,332 Mängel auf. Der Übersichtsplan bildete einen Bestandteil des im Pkt. 6.1 genannten Vertrages. Die Gleisanlage mit der Nr. 31 führt - von der Alberner Hafenzufahrtsstraße kommend - parallel und südseitig zur 1. Molostraße zu einem Holzverladeplatz nahe dem Friedhof der Namenlosen. Bemerkenswert wird, dass der Hafen Albern in einer Aufstellung über die Holzkernnetz- und Holzindustriebahnhöfe vom 1. März 2014 als Verladestation für die Holzindustrie geführt wird.

6.5 Die Abb. 9 zeigt beispielhaft einen gebrochenen Spurhalter einer Zweiblockschwelle. Im genannten Gleisbereich (s. Pkt. 6.4) waren mehrere Spurhalter gebrochen. Die gebrochenen Spurhalter befanden sich aber nicht direkt nebeneinander. In so einem Fall hätte sich das Entgleisungsrisiko wegen der dann schlechteren Absicherung der richtigen Spurweite weiter erhöht.

Abbildung 9: Gebrochener Spurhalter



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

6.6 Schienenstöße waren z.T. nicht gesichert (s. Abb. 10). Bei den Laschenverbindungen fehlten die obligatorischen Verschraubungen. Die Schienenenden waren beim Schienenstoß zu weit voneinander entfernt.

Abbildung 10: Nicht gesicherter Schienenstoß



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

6.7 Trotz dieser sicherheitstechnisch relevanten Mängel wies der Schienenkopf frische Gebrauchsspuren auf. Der Stadtrechnungshof Wien sah sich wegen der durch die entdeckten Mängel verbundenen Gefahren schon während der Prüfung veranlasst, eine Information der Bahnverantwortlichen über den vorgefundenen Gleiszustand zu erwirken. Ausgehend vom bereitgestellten Bildmaterial des Stadtrechnungshofes Wien setzte die Wiener Hafan, GmbH & Co KG die zum Prüfungszeitpunkt für die Gleisanlagen zuständige AG unverzüglich darüber in Kenntnis, wovon sich der Stadtrechnungshof Wien durch den von der Wiener Hafan, GmbH & Co KG vorgelegten Schriftverkehr überzeugen konnte.

6.8 Neben Zweiblockschwellen waren im Hafan noch verschiedene andere Arten von Eisenbahnschwellen beispielsweise Holzschwellen im Einsatz. Die Holzschwellen wiesen bereits morsche Stellen auf, wodurch sich ein Moos- und Grasbewuchs einstellte (s. Abb. 11). Die Alterung der Schwellen führte in Folge zu einem verschlechterten Halt der Unterlagsplatten der Schienen und somit zu einer nachlassenden Rahmensteifigkeit der Gleisanlage. Zu bemerken ist, dass die zugehörigen Schienen ebenfalls Gebrauchsspuren aufwiesen (vgl. Pkt. 6.7).

Abbildung 11: Morsche Holzschwellen mit Moos- und Grasbewuchs



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

6.9 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Hafent, GmbH & Co KG als Vertragspartnerin der AG darauf zu achten, dass die AG ihrer vertraglich festgehaltenen Pflicht zur Erhaltung der Gleisanlagen im betriebsnotwendigen Ausmaß nachkommt. Bei Nicht-Einhalten der eingegangenen Verpflichtung wären geeignete Maßnahmen zu setzen, um einen vertragskonformen sowie sicheren Eisenbahngüterverkehr im Hafent Albern zu erreichen. Dazu zählen schriftliche Meldungen über offensichtliche sicherheitstechnische Missstände an die Fahrdienstleitung der AG und an das Strecken- und Bahnhofsmanagement der AG.

6.10 Eine Begehung durch die Prüfer des Stadtrechnungshofes Wien am 29. Dezember 2017 im Hafent Albern ergab, dass die aufgezeigten sicherheitstechnischen Mängel z.T. provisorisch behoben worden waren (s. Abb. 12 und Abb. 13).

Abbildung 12: Provisorische Sicherungsmaßnahme zur Aufrechterhaltung der Spurweite



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Abbildung 13: Provisorische Sicherungsmaßnahme zur Abstandsverminderung beim Schienenstoß



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

6.11 Der Stadtrechnungshof Wien nahm am 2. Jänner 2018 Einschau in die veröffentlichten Berichte über Vorfälle mit Eisenbahnen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes. Diese ergab, dass für den Hafen Albern weder Ergebnisse von Vorverfahren von Sicherheitsuntersuchungen noch Sicherheitsuntersuchungen aufgrund schwerer Unfälle im prüfungsrelevanten Zeitraum ab dem Jahr 2014 bis zum Abfragedatum veröffentlicht worden waren. Als schwere Unfälle gelten im Bereich Schiene gemäß Unfalluntersuchungsgesetz u.a. Zugkollisionen oder Zugentgleisungen, bei denen mindestens eine Person getötet wird oder mindestens fünf Personen schwer verletzt werden.

6.12 Schwere Unfälle wären vom Eisenbahnunternehmen gemäß EISbG bzw. MeldeVO-EISb 2006 zu melden. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hätte sie zu untersuchen und die Ergebnisse der Untersuchung zu veröffentlichen. Aufgrund nicht vorhandener Veröffentlichungen kann davon ausgegangen werden, dass im Hafen Al-

bern für den genannten Zeitraum keine schweren Unfälle im Eisenbahnbetrieb aufgetreten sind.

7. Straßenverkehr

7.1 Brückenwaage

7.1.1 Die Wiener Hafeneisenbahn, GmbH & Co KG verfügt im Hafen Albern über eine Brückenwaage (s. Abb. 14) zum Abwägen von Straßenfahrzeugen. Die Brückenwaage ist nicht öffentlich. Sie kann nur von den im Hafen Albern ansässigen Firmen bzw. in deren Auftrag mit einer Berechtigungskarte zu den vorgesehenen Öffnungszeiten gegen Entrichtung einer Gebühr benützt werden.

Abbildung 14: Brückenwaage im Hafen Albern



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

7.1.2 Die Brückenwaage wurde im Jahr 2015 umgebaut, um die wiegetechnischen Einrichtungen des Waagenhauses besser vor einem Hochwasser zu schützen. Zu diesem Zweck wurde der bisherige Baukörper des Waagenhauses durch einen höher situierten Bürocontainer ersetzt. Der Umbau der Brückenwaage dauerte aufgrund gründlicher Vorbereitung nur zwei Tage. In dieser Zeit wurden die von den Firmen benötigten Ver-

wiegungen von Straßenfahrzeugen auf die Brückenwaage im Hafen Freudenau umgeleitet.

7.1.3 Laut Mitteilung der Wiener Hafentochter, GmbH & Co KG gab es im Jahr 2017 drei Störungen, durch die die Brückenwaage außer Betrieb genommen werden musste. Die Störungen dauerten nie länger als eine Stunde. Die Ursachen waren ein defekter Drucker, eine nicht funktionierende Schrankenanlage und ein durch ein Gewitter ausgelöster Stromausfall.

7.1.4 Die im Hafen Albern eingebaute Brückenwaage ist als nichtselbsttätige Waage der Genauigkeitsklasse III einzustufen. Ihr Messbereich reicht von 400 kg bis zu 60 t. Die Genauigkeitsklasse III einer Waage ist gemäß *Richtlinie 90/384/EWG des Rates vom 20. Juni 1990 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über nichtselbsttätige Waagen* für Handelswaagen vorgesehen. Fahrzeugwaagen gelten als Handelswaagen. Ihre Wiegeergebnisse sind für die beteiligten Handelspartnerinnen bzw. Handelspartner abrechnungsrelevant.

7.1.5 Brückenwaagen unterliegen gemäß Maß- und Eichgesetz der Eichpflicht. Die Durchführung der Eichung wird mit Eichscheinen dokumentiert. Deren Zweck ist die Dokumentation der Rückführbarkeit auf nationale Normale zur Darstellung der physikalischen Einheiten in Übereinstimmung mit dem internationalen Einheitensystem.

7.1.6 Der Stadtrechnungshof Wien nahm für den prüfungsrelevanten Zeitraum eine Einschau in die Eichscheine aus den Jahren 2013, 2015 und 2017 vor. Die Eichung wurde von einer durch das Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen ermächtigten Eichstelle für Waagen vorgenommen, wobei die Nacheichfrist von der Wiener Hafentochter, GmbH & Co KG immer eingehalten worden war. Die Nacheichfrist beträgt gemäß Maß- und Eichgesetz zwei Jahre und beginnt mit dem der letzten Eichung folgenden Kalenderjahr.

7.1.7 Der Stadtrechnungshof Wien fand das für die Bedienung der Brückenwaage vorgesehene Waagenhaus bei seiner Begehung am 18. Dezember 2017 unversperrt vor, obwohl es zu diesem Zeitpunkt nicht besetzt war. Das Waagenhaus enthält u.a. elekt-

ronische Datenverarbeitungsgeräte, die für die Messdatenerfassung erforderlich sind. Um das Betreten durch Unbefugte zu verhindern und den damit verbundenen möglichen Konsequenzen wie beispielsweise Vandalismus vorzubeugen, empfahl der Stadtrechnungshof Wien, das Waagenhaus für die Bedienung der Brückenwaage im nicht besetzten Zustand zu versperren.

7.1.8 Die jährlich auf der Brückenwaage verwogenen Gesamtmengen und die damit verbundenen Einnahmen für die Wiener Hafn, GmbH & Co KG sind für den relevanten Prüfungszeitraum in der Tab. 5 zusammengestellt.

Tabelle 5: Brückenwaage, verwogene Mengen und damit verbundene Einnahmen

	Menge in t	Einnahmen in EUR exkl. USt
2014	71.069	42.561,00
2015	63.307	37.834,00
2016	86.510	50.879,00
2017	71.767	41.356,00

Quelle: Wiener Hafn, GmbH & Co KG

7.1.9 Die aufsummierten Brückenwaagenergebnisse bilden eine Teilmenge des gesamten Umschlags, der im Hafn Albern mit Straßenfahrzeugen abgewickelt wird. Nicht alle im Hafn Albern ansässigen Firmen nehmen die Wiegedienstleistungen der Wiener Hafn, GmbH & Co KG in Anspruch. Zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien ließen vier Firmen Straßenfahrzeuge zur Güterbeförderung verwiegen.

7.1.10 Die einzelnen Firmenstandorte bzw. Örtlichkeiten im Hafn Albern können mit Straßenfahrzeugen ohne Meldung bei der Hafenaufsicht erreicht bzw. verlassen werden. Der mit Straßenfahrzeugen im Hafn Albern abgewinkelte Umschlag ist der Wiener Hafn, GmbH & Co KG in seiner Gesamtheit mengenmäßig nicht bekannt.

7.2 Straßenverkehrsausrüstung

7.2.1 Die öffentliche Beleuchtung auf den Straßen im Hafn Albern wurde von der Wiener Hafn, GmbH & Co KG modernisiert und befand sich zum Zeitpunkt der Begehungen durch die Prüfer des Stadtrechnungshofes Wien augenscheinlich in einem sehr

guten Zustand. Die Begehungen erfolgten bei Tag, am 29. Dezember 2017 auch am Abend bei Dunkelheit.

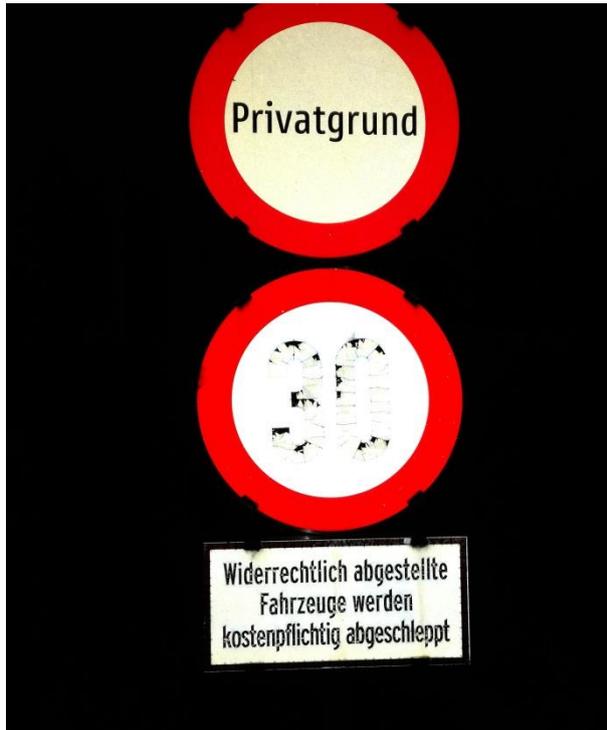
7.2.2 Anders verhielt es sich mit den Bodenmarkierungen und Straßenverkehrszeichen. Diese waren z.T. bereits verblasst bzw. undeutlich, wie die Abb. 15 und Abb. 16 zeigen.

Abbildung 15: Verblasste Ordnungslinie vor einer Eisenbahnkreuzung



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Abbildung 16: Undeutlich gewordene Aufschrift auf einem Verkehrszeichen



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

7.2.3 Außerdem war zum Zeitpunkt des Ortsaugenscheins am 18. Dezember 2017 das Verkehrszeichen *Geschwindigkeitsbeschränkung (erlaubte Höchstgeschwindigkeit)* bei der Einfahrt auf das Hafengelände im Bereich der 1. Molostraße um 180° verdreht aufgehängt. Auf dem zugehörigen Verkehrszeichensteher war nur noch ein Teil einer Halterung für eine rechteckige Zusatztafel vorhanden. Die Zusatztafel fehlte zur Gänze.

7.2.4 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Hafen, GmbH & Co KG, den Zustand der Straßenverkehrsausrüstung im Hafen Albern regelmäßig einer Sichtprüfung zu unterziehen. Eventuell vorhandene Beschädigungen und Mängel an der Straßenverkehrsausrüstung wären umgehend zu beheben.

7.2.5 Eine Zusatztafel beim Verkehrszeichen *Halten und Parken verboten* war verklebt. Das Verkehrszeichen war neben einer allgemeinen Verkehrsfläche beim Damm zwischen Friedhof und Betonmischwerk aufgestellt.

7.2.6 Was auf der verklebten Zusatztafel stand, konnte von der Wiener Hafeneinfahrt, GmbH & Co KG nicht beantwortet werden. Laut Auskunft der Wiener Hafeneinfahrt, GmbH & Co KG wurde das Verkehrszeichen von einer Mieterin mit Genehmigung der Grundeigentümerin, also der Wiener Hafeneinfahrt, GmbH & Co KG bzw. einer Vorgängerorganisation der Wiener Hafeneinfahrt, GmbH & Co KG, aufgestellt. Die Mieterin wollte mit dem Verkehrszeichen lt. Angaben der Wiener Hafeneinfahrt, GmbH & Co KG erreichen, dass keine Privatpersonen im Bereich der Betonmischanlage parken. Die Wiener Hafeneinfahrt, GmbH & Co KG teilte dem Stadtrechnungshof Wien mit, dass sie die Zusatztafel entfernen wird.

7.2.7 Bei einer Hafeneinfahrt war von einer im Hafen tätigen Firma ein provisorisches Verkehrszeichen aufgestellt worden (s. Abb. 17). Das Verkehrszeichen *Halten und Parken verboten* trug auf einem Papierzettel hinter einer Klarsichtfolie die Aufschrift *Gilt ab 29. Mai 2017 von 0.00 Uhr bis 24.00 Uhr*. Das Verkehrszeichen war bei der Begehung durch die Prüfer des Stadtrechnungshofes Wien am 9. Jänner 2018 immer noch aufgestellt. Aufgrund des langen Zeitraumes von mehr als sieben Monaten lag eine dauerhafte und nicht mehr nur vorübergehende Verwendung des Verkehrszeichens vor.

Abbildung 17: Provisorische Verkehrszeichen in dauerhafter Verwendung



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

7.2.8 Der Stadtrechnungshof Wien stellte aufgrund der Ausführungen der Wiener Hafens, GmbH & Co KG fest, dass ihr nicht alle im Hafen Albern aufgestellten Verkehrszeichen bekannt waren. Die Wiener Hafens, GmbH & Co KG duldet außerdem die dauerhafte Aufstellung von Verkehrszeichen durch Bestand- und Baurechtsnehmende auf bzw. neben allgemeinen Verkehrsflächen, obwohl für diese ausschließlich die Wiener Hafens, GmbH & Co KG zuständig war bzw. ist.

7.2.9 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Hafens, GmbH & Co KG, die im Hafen Albern vorhandenen Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen gesamthaft zu erfassen. Dabei sollte deren Aufstellung bzw. Anbringung auf ihre verkehrsrechtliche bzw. verkehrstechnische Richtigkeit und Notwendigkeit hin überprüft werden. Die Ergebnisse der Erfassung und Überprüfung sollten in einen Gesamtplan über Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen eingetragen werden. Änderungen an den Verkehrszeichen bzw. Bodenmarkierungen sollten ab diesem Zeitpunkt nachvollziehbar dokumentiert werden. Vorübergehend wirksame Verkehrszeichen sollten von Firmen nur für besondere Anlässe sowie nur im Einvernehmen mit der Wiener Hafens, GmbH & Co KG aufgestellt werden dürfen. Provisorische Verkehrszeichen sollten keinen dauerhaften Charakter annehmen.

7.3 Friedhof der Namenlosen

7.3.1 Der Friedhof der Namenlosen stellt ein bemerkenswertes Kulturgut dar, das dem Gedenken an verstorbene Personen dient, die von der Donau im 19. und im 20. Jahrhundert angeschwemmt worden waren. Der Friedhof befindet sich am Hafengelände und ist für Befugte mit dem Auto über die 1. Molostraße über eine Streckenlänge von rd. ½ km ab der Einfahrt ins Hafengelände erreichbar.

7.3.2 Gemäß Pkt. 3.3.12 der Betriebsordnung des Hafens Albern vom August 2013 ist das Betreten und Befahren des Hafens durch Unbefugte verboten. Als befugt und berechtigt gelten lt. Auflistung in der Betriebsordnung nur Mitarbeitende, Geschäftspartnerinnen bzw. Geschäftspartner, Kundinnen bzw. Kunden und Lieferantinnen bzw. Lieferanten der im Hafen Albern angesiedelten Firmen. Privatpersonen, die den Friedhof besuchen wollen, sind somit weder befugt noch berechtigt, den Hafen Albern zu betreten oder zu befahren.

7.3.3 In der behördlich bewilligten Betriebsordnung aus dem Jahr 2013 ist im Pkt. 3.3.13 festgehalten, dass bei den Zufahrten zum Hafen Albern Hinweisschilder hinsichtlich des Betretungsverbot für Unbefugte vorhanden sind. Zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien waren diese Hinweisschilder nicht vorhanden.

7.3.4 Die Verkehrsteilnehmenden wurden bei der Hafeneinfahrt auf der linken Straßenseite am Gelände des Hafens Albern mit dem Hinweiszeichen *Wegweiser zu Lokal- oder Bereichszielen* gemäß StVO. 1960 auf das Ziel *Friedhof der Namenlosen* aufmerksam gemacht (s. Abb. 18). Auf der rechten Straßenseite war auf einem Verkehrszeichensteher das Verbotsschild *Fahrverbot* mit der Aufschrift *Privatgrund* angebracht (vgl. dazu Abb. 16). Eine Zusatztafel auf diesem Verkehrszeichensteher informierte darüber, dass widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge kostenpflichtig abgeschleppt werden.

Abbildung 18: Hinweiszeichen bei einer Hafeneinfahrt



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

7.3.5 Die Prüfer des Stadtrechnungshofes Wien bemerkten bei ihren Begehungen im Hafener Albern, dass immer wieder Privatpersonen mit ihren Autos trotz des bei den Hafeneinfahrten aufgestellten Vorschriftszeichens *Fahrverbot* mit der Aufschrift *Privatgrund* über die 1. Molostraße zum Friedhof fahren. Die Autos wurden im Bereich des Aufganges zum Friedhof oder am Parkplatz im Anschluss an den Friedhof geparkt. Abschleppungen von widerrechtlich abgestellten Fahrzeugen wurden nicht beobachtet.

7.3.6 Zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien wurde das Betreten und Befahren des Hafens Albern durch Friedhofsbesuchende von der Wiener Hafener, GmbH & Co KG offensichtlich geduldet.

7.3.7 Neben den Friedhofsbesuchenden betreten bzw. befahren noch andere Privatpersonen die 1. Molostraße. Dazu zählen vor allem die Mitglieder eines Fischereivereins und Erholungssuchende des Auengebietes der Schwechatmündung, die zum Nationalpark Donau-Auen gehört. Etwa 100 Hütten des Fischereivereins entlang der Donau sind mit dem Auto praktisch nur über das Hafengelände erreichbar. Der genannte Teil des Nationalparks Donau-Auen kann hingegen auch - von der Zainethbrückengasse aus - in Mannswörth in Niederösterreich betreten werden.

7.3.8 Die Abb. 19 zeigt beispielhaft für den Verkehr von Privatpersonen im Hafener Albern Privatfahrzeuge im Bereich des Betonmischwerks auf der 1. Molostraße. Die Privatfahrzeuge kamen vom Parkplatz neben dem Friedhof der Namenlosen.

Abbildung 19: Privater Fahrzeugverkehr auf der 1. Molostraße



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

7.3.9 Aufgrund der vorgefundenen Situation empfahl der Stadtrechnungshof Wien der Wiener Hafen, GmbH & Co KG, ein Sicherheitskonzept für Privatpersonen am Hafengebiet auszuarbeiten. Dieses Sicherheitskonzept soll klären, ob bzw. wie Privatpersonen unter Einhaltung aller erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen den Friedhof der Namenlosen und andere relevante Ziele erreichen bzw. besuchen können, ohne dabei den Hafenbetrieb zu stören bzw. sich oder andere Personen zu gefährden. Die aus diesem Konzept abgeleiteten Verhaltensregeln sollten im Einklang mit einer erforderlichenfalls aktualisierten Betriebsordnung für den Hafen Albern bei den Hafeneinfahrten allgemein ersichtlich sein. Die Einhaltung der kundgemachten Regeln sollte durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden.

7.3.10 Bei der Erarbeitung des Sicherheitskonzeptes für Privatpersonen am Hafengebiet sollte das Augenmerk insbesondere auch auf mögliche Gefahren gerichtet werden, die dadurch entstehen können, dass Bestand- bzw. Baurechtsnehmende Grundstücke auf gegenüberliegenden Seiten entlang der 1. Molostraße nutzen. Die Abb. 20 zeigt einen Radlader auf der 1. Molostraße, der von einer Firma auf den Werksflächen

eingesetzt wird, die auf beiden Seiten der 1. Molostraße situiert sind. Privatpersonen müssten daher darauf aufmerksam gemacht werden, dass ihnen derartige Baufahrzeuge entgegenkommen können.

Abbildung 20: Radlader auf der 1. Molostraße



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

7.3.11 In der Abb. 20 ist ein Förderband zu erkennen, das über die 1. Molostraße führt. Das Förderband transportiert den hafenseitig angelieferten Schotter zur Verarbeitung auf die gegenüberliegende Liegenschaft. Das Förderband, das über die Verkehrsfläche läuft, wurde von der Bestandgeberin im Jahr 2006 zur Kenntnis genommen, wie die Einschau in die Bezug habenden Verträge durch den Stadtrechnungshof Wien ergab. Das Förderband weist eine durchgehende Schutzhaube auf. Schutzhauben werden zum Schutz vor herabfallendem Fördergut eingesetzt.

7.4 Holzlagerungen neben einem Parkplatz

7.4.1 Die Straße zwischen dem Friedhof der Namenlosen und dem Schwergutzentrum führt in südöstlicher Richtung gleich nach dem Friedhof zu einem Parkplatz für Kraftfahrzeuge. Dieser Parkplatz wird u.a. von Friedhofsbesuchenden, von Mitgliedern des

Fischereivereins und von Erholungssuchenden des Auegebietes der Schwechatmündung genutzt (s. Pkt. 7.3).

7.4.2 Im Nahbereich des Parkplatzes befand sich am Hafengelände ein Holzlagerplatz einer Firma, zu deren Aufgabengebieten u.a. die Ernte und der Verkauf von Holz zählen (s. Abb. 21).

Abbildung 21: Holzlagerplatz nahe einem öffentlichen Parkplatz



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

7.4.3 Die Rundholzstapel erreichten z.T. eine Höhe von rd. 5 m.

7.4.4 Die Rundholzstapel waren zum Parkplatz hin abgeflacht und vom Parkplatz aus frei zugänglich, wenngleich an einigen Stellen unzureichende Absperrmaßnahmen mit Bändern vorgenommen worden waren.

7.4.5 Detaillierte Verkehrssicherungspflichten im Zusammenhang mit Holzlagerungen finden sich beispielsweise bei deutschen Forstbetrieben und Forstverwaltungen. Die *Allgemeinen Geschäftsbedingungen für Forstliche Dienstleistungen in den Niedersächsischen Landesforsten* mit Gültigkeit ab November 2016 erklären für Holzlagerungen in

deren Forstgebieten das Merkblatt *Holzlagerung in den Niedersächsischen Landesforsten* für verbindlich. Das Merkblatt verlangt u.a., dass die Verkehrssicherheit der Polter stets gewährleistet sein muss. Das Besteigen der Polter wäre zwar generell untersagt, trotzdem sei aber mit der Nichtbeachtung zu rechnen. Das gelte insbesondere in Gebieten mit erhöhtem Besuchendenverkehr. Eine Polterhöhe von höchstens 3 m sollte angestrebt und 4 m nicht überschritten werden. Die Polter wären so anzulegen, dass sie gegen Abrollen gesichert sind.

7.4.6 Wenngleich die niedersächsischen Geschäftsbedingungen in Österreich nicht gelten, geben sie doch einen Anhaltswert für die aus Gründen der Verkehrssicherheit maximal mögliche bzw. zulässige Höhe von Holzstößen. Die im Hafen Albern vorgefundene Höhe von 5 m von Holzstößen im Nahbereich eines Besuchendenverkehrs überschreitet das in Niedersachsen empfohlene Maß von 3 m deutlich.

7.4.7 Aufgrund der unzureichenden Absperurmaßnahmen waren Personen am Parkplatz in Anbetracht der z.T. knappen Entfernung der Rundholzstapel zum Parkplatz und der großen Höhe der Rundholzstapel möglichen Gefahren ausgesetzt. Dazu zählte beispielsweise das Abrollen von Holz aus großer Höhe und das Erklettern der Holzstapel durch Kinder.

7.4.8 Der Stadtrechnungshof Wien ersuchte die Wiener Hafens, GmbH & Co KG um Vorlage aller relevanten Verträge, die die Firma zur Lagerung von Holz im Nahbereich des Parkplatzes berechtigen. Die Wiener Hafens, GmbH & Co KG legte dem Stadtrechnungshof Wien daraufhin ein von der Firma unterschriebenes Schreiben für Holzlagerungen im Hafen Albern hinter dem Friedhof mit Gültigkeit ab dem 1. August 2017 vor. In diesem Schreiben nahm die Firma zur Kenntnis, dass die Wiener Hafens, GmbH & Co KG für etwaige Beschädigungen und Unfälle im Zuge der Holzlagerung durch die Firma keine Haftung übernimmt. Die Wiener Hafens, GmbH & Co KG bekäme alle allenfalls durch die Holzlagerung entstandenen Schäden ersetzt. Die Verrechnung würde nach der in Anspruch genommenen Fläche erfolgen.

7.4.9 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Hafens, GmbH & Co KG, durch geeignete Vertragsbestimmungen für Holzlagerungen einen verbesserten Schutz vor

den mit dem Holzumschlag verbundenen Gefahren für Personen zu erreichen, die die Straßen und Parkplätze im Hafens Albern benützen.

7.4.10 Wegen der erforderlichen Dringlichkeit von Sicherungsmaßnahmen trat die Wiener Hafens, GmbH & Co KG mit dem vorliegenden Sachverhalt an die betreffende Firma heran. Die Firma veranlasste umgehend die Räumung des Holzlagerplatzes im Nahbereich des öffentlich genutzten Parkplatzes, wovon sich die Prüfer des Stadtrechnungshofes Wien am 5. Februar 2018 überzeugen konnten.

8. Einsatzberichte der Magistratsabteilung 68

8.1 Vorfälle im Hafens Albern

8.1.1 Der Stadtrechnungshof Wien ersuchte die Magistratsabteilung 68 um Übermittlung von Berichten über Einsätze in den Häfen der Hafens Wien, GmbH & Co KG in den Jahren 2014 bis 2017. Die Durchsicht der am 22. Jänner 2018 übermittelten Unterlagen zeigte, dass die Magistratsabteilung 68 insgesamt dreimal zu einem Einsatz im Hafens Albern ausrücken musste.

8.1.2 Am 2. Juli 2014 kam es im Zuge von Abbrucharbeiten an einer Schiffsverladestation zu einem Brand von dort befindlichen Ablagerungen und von Filteranlagen. Der Brand konnte ca. zwei Stunden nach der Alarmierung knapp vor 20.00 Uhr gelöscht werden. Der Brand wurde lt. Angaben der Hafens Wien, GmbH & Co KG vom Hafensmeister bemerkt. Dieser löste den Alarm aus.

8.1.3 Am 11. Februar 2015 kam es im Bereich der Staubabsaugung in einem Getreidesilo aus ungeklärter Ursache zu einem Brand. Der Brand wurde in einem Rohrleitungssystem in Höhe des obersten Stockwerks des Getreidesilos entdeckt. Der Silo war zum Zeitpunkt des Brandes mit 15 m³ Getreidestaub gefüllt. Die Brandbekämpfung gestaltete sich aufgrund der relativ großen Dimensionen des Getreidesilos als aufwändig. Da der Getreidesilo nach den Löscharbeiten mühsam entleert werden musste, konnte der Einsatz erst um 16.35 Uhr beendet werden.

8.1.4 Die Lenkerin bzw. der Lenker eines Sattelkraftfahrzeuges, das mit flüssigem Bitumen gefüllt war, befand sich am 29. Mai 2015 in der Nähe des Hafens Albern, als ein

technischer Fahrzeugdefekt eintrat. Um das Aushärten des Bitumens im Fahrzeug und den damit verbundenen Schaden zu vermeiden, musste das Bitumen unverzüglich umgepumpt werden. In dieser Situation wurde der Hafen Albern angefahren, um die weitläufigen Flächen im Hafen Albern als Aufstellort für den Umpumpvorgang zwischen dem gegenständlichen Sattelkraftfahrzeug und einem Ersatzfahrzeug zu nutzen. Beim Umpumpen kam es aus unbekannter Ursache zu einem spontanen Austritt von rd. 300 l bis 350 l flüssigem Bitumen. Das Bitumen ergoss sich unkontrolliert über den Boden im Hafen Albern und drang über einen Kanaleinlauf in eine Sickerschachanlage ein. Aufgrund dieser Situation informierte der Hafenmeister die Magistratsabteilung 68. Beim Eintreffen der Magistratsabteilung 68 war das Bitumen schon weitgehend erhärtet und konnte nur noch durch eine Spezialfirma entfernt werden.

8.1.5 Die im prüfungsrelevanten Zeitraum im Hafen Albern aufgetretenen Brände fanden in Bestand- bzw. Baurechtsobjekten statt. Für den Betrieb dieser Objekte sind aufgrund der bestehenden Verträge die Bestand- bzw. Baurechtsnehmenden verantwortlich. Die Nutzung des Hafengeländes für den vorgenannten Umpumpvorgang durch eine nicht am Hafen Albern ansässige Firma fand ohne Zustimmung durch die Hafverwaltung statt.

8.1.6 Aus den Einsatzberichten der Magistratsabteilung 68 ließen sich keine Empfehlungen für zusätzliche durch die Wiener Haf, GmbH & Co KG zu veranlassende sicherheitstechnische Maßnahmen ableiten. Der Stadtrechnungshof Wien wertete es als positiv, dass die Hafenaufsicht in zwei Fällen die erforderlichen Einsätze der Magistratsabteilung 68 auslöste und somit daran beteiligt war, die Folgewirkungen von Bränden bzw. von Vorfällen möglichst zu verringern.

8.2 Motorschiff Eisvogel

8.2.1 Am 6. Februar 2017 kam es im Hafen Freudenau lt. Einsatzbericht der Magistratsabteilung 68 zu einem Brand am Schiff MS Eisvogel (s. Abb. 22). Da dieses von der Haf Wien, GmbH & Co KG betriebene Schiff auch für die Eisfreihaltung des Hafens Albern im Bedarfsfall eingesetzt werden muss, ist der Vorfall auch für den Hafen Albern von Bedeutung.

Abbildung 22: Motorschiff Eisvogel im Hafen Freudenau



Quelle: Wiener Hafen, GmbH & Co KG

8.2.2 Schiffen, die durch Eis oder andere widrige Umstände gehindert sind, ihre Fahrt fortzusetzen, dürfen gemäß SchFG zu ihrem Schutz oder zum Überwintern Häfen aufsuchen. Dieser Schutz vor einem Notstand wird von Hafenbetreibenden durch den Einsatz von Eisbrechern geboten. Das Brechen der Eisdecke soll u.a. verhindern, dass die Rümpfe der vor Anker liegenden Schiffe durch den Eisdruck beschädigt werden. Der Eisbrechdienst ist gemäß SchAVO in der Zeit vom 15. Dezember bis zum 15. März zu gewährleisten.

8.2.3 Dem Einsatzbericht der Magistratsabteilung 68 war zu entnehmen, dass aus unbekannter Ursache im Unterdeck ein Brand ausbrach. Dieser breitete sich in weiterer Folge auf mehrere Räume des Unterdecks sowie auch auf das Oberdeck aus. Vermutlich aufgrund von Sauerstoffmangel erlosch der Brand wieder von selbst. Der Aufenthaltsraum im Erdgeschoß des Schiffes musste aus Sicherheitsgründen von der Magistratsabteilung 68 versperrt werden, da durch das Brandgeschehen die tragende Unterkonstruktion verloren ging.

8.2.4 Das MS Eisvogel erhielt am 8. Juni 1956 vom Amt der Wiener Landesregierung das Schiffspatent zur Verwendung als Schleppschiff und Eisbrecher. Mit dem Schiffspatent wurde das Schiff zum Verkehr auf dem ganzen schiffbaren Lauf der Donau samt allen mit ihr in Verbindung stehenden schiffbaren Binnengewässern zugelassen.

8.2.5 Laut Mitteilung der Wiener Hafendienst, GmbH & Co KG vom 5. Oktober 2017 war die Brandursache ein Kabelbrand, der nicht nur die Innenausstattung des Schiffes, sondern auch den Ruderstand beschädigte. Das Schiff wurde Anfang März 2017 zur Reparatur in eine Schiffswerft überstellt. Die Wiener Hafendienst, GmbH & Co KG ließ nach ihren Angaben die gesamte Elektroinstallation, die mit einer Spannung von 110 V betrieben worden war, entfernen, da diese nicht mehr dem Stand der Technik entsprach. Die erneuerte elektrische Anlage war für eine Spannung von 230 V ausgelegt.

8.2.6 Die Wiener Hafendienst, GmbH & Co KG beauftragte die Schiffswerft im Zuge der Reparaturmaßnahmen, die Brandschutztechnik des Schiffes zu erneuern, damit diese die aktuellen diesbezüglichen Vorschriften erfüllt. So wurden beispielsweise in den Räumlichkeiten des Unter- und Oberdecks Brandmelder installiert. Die Auslösung eines Brandmelders erreicht das rund um die Uhr im Hafen Freudenau anwesende Wachorgan, damit unverzüglich Maßnahmen gesetzt werden können.

8.2.7 Die Kosten für die Brandschadensanierung waren aufgrund der umfangreichen Reparaturarbeiten und der durchgeführten technischen Änderungsmaßnahmen am Schiff erheblich. Sie betragen 750.000,- EUR exkl. USt, wofür lt. Angaben der Wiener Hafendienst, GmbH & Co KG eine Versicherung aufkam.

8.2.8 Für das MS Eisvogel wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie am 28. Februar 2014 ein sogenanntes Gemeinschaftszeugnis für Binnenschiffe ausgestellt. Rechtliche Grundlage hierfür war die *Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Rates und des Parlaments vom 12. Dezember 2006 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe*. Die Gültigkeit des Schiffszeugnisses war mit 19. August 2018 befristet. Vor Ablauf dieser Frist ist eine wiederkehrende Überprüfung anzusetzen, um die Gültigkeit des Schiffszeugnisses aufrechterhalten zu können.

8.2.9 Eine Überprüfung nach der Schifffahrtstechnikverordnung dient der Feststellung der Fahrtauglichkeit eines Schiffes, seiner Eignung für besondere Verwendungszwecke sowie der Feststellung zur Sicherstellung der Fahrtauglichkeit notwendiger Auflagen und Einschränkungen hinsichtlich der Verwendung und des Betriebes. Bei einem Eisbrecher ist das Umsetzen von etwaigen Überprüfungsergebnissen von besonderer Bedeutung, da die Sicherheit anderer Schiffe von der Einsatzfähigkeit des Eisbrechers abhängen kann.

8.2.10 Im Schiffszeugnis war festgehalten, dass das Schiff nach jeder wesentlichen Änderung oder Havarie erst wieder in Fahrt gesetzt werden darf, nachdem es aufgrund einer Sonderuntersuchung erneut dafür zugelassen wurde. Die Wiener Hafen, GmbH & Co KG veranlasste nach der Brandschadensanierung keine Sonderüberprüfung gemäß Schiffstechnikverordnung, da eine solche ihrer Meinung nach für die vorgenommenen Änderungen nicht erforderlich war. Die Änderungen würden weder die Festigkeit noch wesentliche Teile betreffen.

8.2.11 Die Sichtweise der Wiener Hafen, GmbH & Co KG wurde mit einem Schreiben vom 25. Jänner 2018 von einem österreichischen Ziviltechniker für Schiffstechnik bestätigt. Dieser Ziviltechniker ist auch als allgemein gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Wasserfahrzeuge und Schiffbau und als Sachverständiger für Schiffbau und Schiffsmaschinenbau der Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt bei der deutschen Wasser- und Schifffsdirektion Südwest tätig. Im gegenständlichen Fall erfolgten seiner Ansicht nach weder Änderungen der Festigkeit oder Änderungen wesentlicher, technischer Merkmale noch erfolgte eine Änderung des Verwendungszwecks oder eine Änderung der Einschränkung der Zulassung auf bestimmte Gewässer oder Gewässerteile. Deswegen wäre eine Sonderüberprüfung nicht erforderlich gewesen. Die Sanierung des Brandschadens beschränkte sich lt. Mitteilung des Ziviltechnikers auf die Reparatur der durch den Brand beschädigten Teile unter Berücksichtigung der derzeit geltenden, technischen Auflagen im Hinblick auf Brandschutz und Elektrotechnik.

9. Arbeitnehmenschutz beim Umschlag im Schwergutzentrum

9.1 Die Wiener Hafens, GmbH & Co KG schloss im Jahr 2013 mit einem Unternehmen, das u.a. auf Spezial- und Schwertransporte spezialisiert ist, einen Bestandsvertrag für die Nutzung einer Liegenschaft zum Umschlag von Schwergut ab. Unter Schwergut wird im Vertrag ein Teil mit einer Masse von mindestens 40 t verstanden. Projektbezogen darf das Unternehmen zusätzlich zu einem mindestens 40 t schweren Teil vertragskonform auch leichtere Teile im Schwergutzentrum umschlagen.

9.2 Die Bestandnehmerin willigte vertraglich ein, bei jedem Umschlag ein Verladeteam der Bestandgeberin einzusetzen, wobei die Größe und Zusammensetzung des Verladeteams jeweils vom umgeschlagenen Gut und vom Verkehrsträger abhängig ist. Bei einem Binnenschiffumschlag sollte das Verladeteam aus mindestens vier Personen bestehen. Bei einem Umschlag von eigenem Equipment der Bestandnehmerin wäre hingegen lediglich eine Mitarbeiterin bzw. ein Mitarbeiter der Bestandgeberin als Supervisorin bzw. Supervisor zu beschäftigen.

9.3 Die von der Bestandgeberin beim Umschlag zu erbringenden Leistungen sowie die zu zahlenden Entgelte wurden in einer eigenen Dienstleistungsvereinbarung mit der Wiener Hafens und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG geregelt. Diese Teilorganisation des Wiener Hafens ist für das Hafenspersonal zuständig.

9.4 Die Bestandnehmerin räumte - vorbehaltlich der Verfügbarkeit - der Bestandgeberin das Recht ein, die von ihr errichteten Anlagen für den Umschlag von Schwergut zu nutzen und am Bestandsobjekt Zwischenlagerungen vorzunehmen. Für die Mitbenützung der Umschlagseinrichtungen wäre von der Bestandgeberin ein Benützungsentgelt pro Hub zu bezahlen. Laut Mitteilung der Wiener Hafens, GmbH & Co KG war zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien von dieser möglichen Mitbenützung noch kein Gebrauch gemacht worden.

9.5 Die Bestandnehmerin fungiert als Auftraggeberin für die Umschlagstätigkeit. Zur Durchführung des Umschlages bestellt sie das erforderliche Schiff bei einer Reederei und fordert das zusätzlich benötigte Personal bei der Wiener Hafens und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG an.

9.6 Für die Mitarbeitenden der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG gelten die von ihr festgehaltenen Regeln für den Arbeitnehmerschutz. Dazu zählen die allgemeinen Sicherheitsregeln für alle Tätigkeiten im Bereich Umschlag in den Häfen Freudenau und Albern, die die Bezeichnung *Unterweisung für Hafemitarbeiter* tragen. Die allgemeinen Sicherheitsregeln wurden noch von der Wiener Hafen Lager- und Umschlagsbetriebe GmbH erstellt und wurden mehrere Male revidiert. Der Letztstand zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien stammte vom 8. Juli 2015.

9.7 Aufgrund der *Unterweisung für Hafemitarbeiter* sind die Mitarbeitenden verpflichtet, die bei der Beurteilung von Gefahren für die jeweiligen Tätigkeiten festgelegten Maßnahmen einzuhalten und die festgelegte Schutzausrüstung zu verwenden. Bei Schiffsbe- und Schiffsentladetätigkeiten sind gemäß *Unterweisung für Hafemitarbeiter* Sicherheitsschuhe und ein Schutzhelm zu tragen. Bei allen Arbeiten, bei denen ein Sturz ins Hafenbecken möglich ist, sind geeignete Rettungswesten anzulegen.

9.8 Neben den allgemeinen Sicherheitsregeln wurde noch eine Reihe weiterer Unterweisungsunterlagen für Mitarbeitende im Umschlag erstellt. Dazu zählte u.a. die Unterweisung innerbetrieblicher Verkehr mit Letztstand vom 3. Juni 2014 und eine spezielle Unterweisungsunterlage für den *Umschlag von Bauteilen für Windkraftanlagen* vom 28. Jänner 2014.

9.9 Die Unterweisungsunterlage für den *Umschlag von Bauteilen für Windkraftanlagen* hielt u.a. fest, dass die anschlagende Person während des Anschlagens mit einem Fünf-Punkt-Gurt mit Falldämpfer und Seil am Kranhaken gesichert sein muss. Die Hafemitarbeitenden erreichen die Befestigungsteile der Betonfertigteile durch Anlegen einer Leiter. Die Anlegeleiter muss aufgrund der geforderten Verhaltensregel aus der Unterweisungsunterlage 1 m über die Ausstiegsstelle hinausragen. Der Anlegewinkel sollte gemäß Unterweisungsunterlage in einem Bereich zwischen 60° und 75° liegen. Die als Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument gekennzeichnete Unterweisungsunterlage wurde lt. Angaben der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG von einer externen Sicherheitsfachkraft erstellt.

9.10 Die Hafenmitarbeitenden bestätigten am 8. Mai 2017 und am 8. Jänner 2018, dass sie die Unterlagen für die sicherheitstechnische Unterweisung für Umschlagstätigkeiten im Hafen erhalten und verstanden haben, wie die stichprobenweise Einschau durch den Stadtrechnungshof Wien ergab.

9.11 Die Prüfer des Stadtrechnungshofes Wien beobachteten vor Ort die konkrete Anwendung der vorgegebenen Arbeitnehmerschutzbestimmungen und stellten dabei Abweichungen zwischen Soll- und Istzustand fest. Die Mitarbeiter der Wiener Hafen und Lager Ausbau und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG, die sich im Rahmen von Umschlagarbeiten auf einem Schiff befanden, trugen keine Schutzhelme und keine Rettungswesten. Einer der beiden trug auch keine Warnweste.

9.12 Das Schiff wurde nur an einer Stelle festgemacht, wodurch eine Schrägstellung des Schiffes zur Spundwand mit Spalt entstand. Das Schiff war über eine Leiter von der Kaikante aus zu erreichen (s. Abb. 23). Das Schiff wies zwischen den Schanzkleidern auf beiden Seiten kein Geländer auf. Kaiseitig war zwischen den Schanzkleidern auch keine Schnur gespannt.

Abbildung 23: Festgemachtes Schiff mit Zugang über eine Leiter



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

9.13 Die Mitarbeiter der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG hätten u.a. einen Schutzhelm und eine Rettungsweste gemäß *Unterweisung für Hafemitarbeiter* bzw. gemäß SchiffAV tragen müssen, was sie aber nicht taten. Die Mitarbeiter hätten bei ihrer Tätigkeit in das Hafenbecken fallen können. Das Abstürzen von Schiffen kann zu lebensbedrohlichen Situationen führen (vgl. Pkt. 5.7). Wegen des fehlenden Schutzhelmes hätte es zu Kopfverletzungen kommen können. Der Mitarbeiter ohne Warnweste hätte beim Umschlag von der Kranführerin bzw. vom Kranführer übersehen werden können.

9.14 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG sicherzustellen, dass ihre Mitarbeitenden bei Umschlagsarbeiten die erforderlichen persönlichen Schutzausrüstungen verwenden und auf die genaue Einhaltung der Arbeitnehmendenschutzbestimmungen achten.

9.15 Die Wiener Hafen, GmbH & Co KG und die Wiener Hafen Lager und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG teilten mit, dass es in den Jahren 2014 bis 2017 im Hafen Albern in den eigenen Wirkungsbereichen zu keinen meldepflichtigen Arbeitsunfällen kam. Gemeint waren Arbeitsunfälle, bei denen das Arbeitsinspektorat, die zuständige Trägerin bzw. der zuständige Träger der Unfallversicherung oder die Sicherheitsbehörden zu informieren gewesen wäre. Die Arbeitgeberin hat gemäß ASVG Unfälle, bei denen eine Person getötet oder mehr als drei Tage völlig oder teilweise arbeitsunfähig geworden ist, der zuständigen Trägerin bzw. dem zuständigen Träger der Unfallversicherung von der Arbeitgeberin zu melden. Gemäß ASchG sind Arbeitgebende verpflichtet, dem Arbeitsinspektorat tödliche und schwere Unfälle unverzüglich zu melden, sofern nicht eine Meldung an die Sicherheitsbehörden erfolgt.

9.16 Den Prüfern des Stadtrechnungshofes Wien fiel auf, dass die als Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente vorgelegten Unterlagen nicht den Vorgaben der DOK-VO entsprachen. Gemäß DOK-VO hätten die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente u.a. Angaben über den Tag und Zeitraum der erstmaligen Ermittlung und Beurteilung der Gefahren und über die Anzahl der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter beinhalten müssen. Diese Angaben fehlten aber in den Sicherheits- und Gesund-

heitsschutzdokumenten mit Stand vom 29. Jänner 2018. Am 16. Februar 2018 legte die Wiener Hafen-Gruppe dem Stadtrechnungshof Wien erstmals ein im Sinn der DOK-VO erstelltes Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument vor. Dieses betraf den Arbeitsplatz *Umschlag von Windkraftanlagenbauteilen* und trug das Freigabedatum 15. Februar 2018.

9.17 Die Prüfer des Stadtrechnungshofes Wien bemerkten, dass der in diesem Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument genannte zulässige Bereich für den Anlegewinkel der verwendeten Leitern nicht den Vorgaben aus der AM-VO entsprach.

9.18 Am 22. Februar 2018 legte die Wiener Hafen-Gruppe ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument *Umschlag von Windkraftanlagenbauteilen* mit Freigabedatum 21. Februar 2018 vor, das im Zusammenhang mit den vom Umschlagpersonal verwendeten Leitern im Einklang mit der AM-VO war. Die zu setzende Maßnahme lautete nun: "Für die Verwendung von Leitern sind die Herstellerangaben maßgeblich. Sind diese Angaben nicht verfügbar, darf die Schrägstellung nicht flacher als 3:1 und nicht steiler als 4:1 sein."

10. Feststellungen

10.1 Neben den nachfolgend dargestellten Empfehlungen war festzustellen, dass die Wiener Hafen, GmbH & Co KG noch im Zeitpunkt der Prüfung durch eine Meldung über den schlechten Gleiszustand provisorische Verbesserungsmaßnahmen an den Gleisanlagen auslöste (s. Pkt. 6.10).

10.2 Ebenso wies die Wiener Hafen, GmbH & Co KG noch im Zeitpunkt der Prüfung eine Bestandnehmerin auf Sicherheitsbedenken wegen unzureichender Absperrmaßnahmen bei hohen Rundholzstapeln hin. Die Firma veranlasste daraufhin umgehend die Räumung des Holzlagerplatzes im Nahbereich des öffentlich genutzten Parkplatzes (s. Pkt. 7.4.10).

10.3 Die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente wurden von der Wiener Hafen-Gruppe wegen Abweichungen von den Bestimmungen der DOK-VO und der AM-VO

noch während der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien überarbeitet (s. Pkte. 9.16 bis 9.18).

11. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlungen an die Wiener Hafен, GmbH & Co KG

Empfehlung Nr. 1:

Da ein Prüfungsrecht für die Sicherheitskontrolle durch den Stadtrechnungshof Wien im Gesellschaftsvertrag nicht explizit angeführt ist, wäre eine diesbezügliche Änderung im Gesellschaftsvertrag vorzunehmen (s. Pkt. 1.3).

Stellungnahme der Wiener Hafен, GmbH & Co KG:

Der Empfehlung wurde nachgekommen. Die Umsetzung durch die Eigentümervertreterin ist bereits erfolgt und der Gesellschaftsvertrag wurde dementsprechend abgeändert.

Empfehlung Nr. 2:

Für einen Zeitraum von zumindest mehr als zwei Monaten lag ab 1. November 2017 kein gültiges Zertifikat für ein Qualitätsmanagementsystem für den Hafenumschlag vor. Bei anstehenden Rezertifizierungen und Upgrades wäre durch geeignete Maßnahmen und Vorbereitungen dafür zu sorgen, rechtzeitig das erforderliche Audit bei der Zertifizierungsstelle für Managementsysteme auszulösen (s. Pkt. 3.1.10).

Stellungnahme der Wiener Hafен, GmbH & Co KG:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Bei anstehenden Rezertifizierungen und Upgrades im Qualitätsmanagement wird mit geeigneten Maßnahmen künftig Vorsorge getragen werden, dass rechtzeitig das erforderliche Audit bei der Zertifizierungsstelle für Managementsysteme vor Ablauf der Gültigkeit des Zertifikates ausgelöst wird.

Empfehlung Nr. 3:

In Abklärung mit der Firma, die einen Verladeturm nützt, wäre dafür zu sorgen, dass über den Zustand des Verladeturms ein geeignetes bautechnisches Gutachten

eingeholt wird. Auf dessen Grundlage sollen vorhandene Mängel am Verladeturm beseitigt werden und insbesondere unbefestigte Teile am Verladeturm unverzüglich entfernt werden (s. Pkt. 4.2.15).

Stellungnahme der Wiener Hafentouristik GmbH & Co KG:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Seitens der Wiener Hafentouristik GmbH & Co KG wird Sorge getragen werden, dass in Abklärung mit der Firma, die den Verladeturm nützt, eine Zustandserhebung in Form einer bautechnischen Prüfung eingeholt wird. Auf Basis dieser Prüfung sollen vorhandene Mängel am Verladeturm beseitigt werden.

Empfehlung Nr. 4:

Bei Nicht-Einhalten der eingegangenen Verpflichtung zur Erhaltung der Gleisanlagen wären geeignete Maßnahmen zu setzen, um einen vertragskonformen sowie sicheren Eisenbahngüterverkehr im Hafen Albern zu erreichen. Dazu zählen schriftliche Meldungen über offensichtliche sicherheitstechnische Missstände (s. Pkt. 6.9).

Stellungnahme der Wiener Hafentouristik GmbH & Co KG:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Um einen vertragskonformen sowie sicheren Eisenbahngüterverkehr im Hafen Albern sicherzustellen, werden quartalsmäßig Kontrollbegehungen seitens der Wiener Hafentouristik GmbH & Co KG bei den Gleisanlagen durchgeführt. Etwaige Missstände werden an die Fahrdienstleitung der zuständigen AG und an das Strecken- und Bahnstationsmanagement der zuständigen AG schriftlich gemeldet.

Empfehlung Nr. 5:

Um das Betreten des Waagenhauses für die Bedienung der Brückenwaage durch Unbefugte zu verhindern und den damit verbundenen möglichen Konsequenzen wie beispielsweise Vandalismus vorzubeugen, wäre das Waagenhaus im nicht besetzten Zustand zu versperren (s. Pkt. 7.1.7).

Stellungnahme der Wiener Hafener, GmbH & Co KG:

Der Empfehlung wurde nachgekommen. Das Waagenhaus für die Bedienung der Brückenwaage ist im versperrten Zustand. Der Zugang wurde mit einer geeigneten Schlosseinrichtung versehen, damit ein unbefugter Zutritt nicht möglich ist.

Empfehlung Nr. 6:

Der Zustand der Straßenverkehrsausrüstung im Hafen Albern wäre regelmäßig einer Sichtprüfung zu unterziehen. Eventuell vorhandene Beschädigungen und Mängel an der Straßenverkehrsausrüstung wären umgehend zu beheben (s. Pkt. 7.2.4).

Stellungnahme der Wiener Hafener, GmbH & Co KG:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Der Zustand der Straßenverkehrsausrüstung im Hafen Albern wird regelmäßig einer Sichtprüfung unterzogen werden. Eventuell vorhandene Beschädigungen und Mängel an der Straßenverkehrsausrüstung werden umgehend behoben.

Empfehlung Nr. 7:

Die im Hafen Albern vorhandenen Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen wären gesamthaft zu erfassen. Dabei sollte deren Aufstellung bzw. Anbringung auf ihre verkehrsrechtliche bzw. verkehrstechnische Richtigkeit und Notwendigkeit hin überprüft werden. Änderungen an den Verkehrszeichen bzw. Bodenmarkierungen sollten ab diesem Zeitpunkt nachvollziehbar dokumentiert werden. Vorübergehend wirksame Verkehrszeichen sollten von Firmen nur für besondere Anlässe sowie nur im Einvernehmen mit der Wiener Hafener, GmbH & Co KG aufgestellt werden dürfen (s. Pkt. 7.2.9).

Stellungnahme der Wiener Hafener, GmbH & Co KG:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Im Zuge eines neu zu erstellenden Verkehrskonzeptes werden die vorhandenen Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen gesamtheitlich erfasst und auf verkehrsrechtliche und verkehrstechnische Richtigkeit und Notwendigkeit überprüft. Etwaige Änderungen an den Verkehrszei-

chen bzw. Bodenmarkierungen werden im Verkehrskonzept nachvollziehbar dokumentiert. Ebenfalls werden vorübergehend wirksame Verkehrszeichen im Zuge von besonderen Anlässen im Einvernehmen mit der betroffenen Firma dokumentiert.

Empfehlung Nr. 8:

Ein Sicherheitskonzept für Privatpersonen am Hafengelände wäre auszuarbeiten. Dieses Sicherheitskonzept soll klären, ob bzw. wie Privatpersonen unter Einhaltung aller erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen den Friedhof der Namenlosen und andere Ziele erreichen bzw. besuchen können, ohne dabei den Hafenbetrieb zu stören bzw. sich oder andere Personen zu gefährden. Die aus diesem Konzept abgeleiteten Verhaltensregeln sollten im Einklang mit einer aktualisierten Betriebsordnung für den Hafen Albern bei den Hafeneinfahrten allgemein ersichtlich sein. Die Einhaltung der kundgemachten Regeln sollte durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden (s. Pkt. 7.3.9).

Stellungnahme der Wiener Hafn, GmbH & Co KG:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Im Zuge des neu zu erstellenden Verkehrskonzeptes (s. Empfehlung Nr. 7) wird auch ein Sicherheitskonzept erstellt. Dieses soll klären, ob bzw. wie Privatpersonen unter Einhaltung aller erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen den Friedhof der Namenlosen und andere Ziele erreichen bzw. besuchen können. Die aus dem Konzept abgeleiteten Verhaltensregeln werden mit der derzeit vorhandenen Betriebsordnung abgestimmt und bei den Hafeneinfahrten allgemein ersichtlich sein. Die Einhaltung der kundgemachten Regeln wird durch geeignete Maßnahmen sichergestellt.

Empfehlung Nr. 9:

Durch geeignete Vertragsbestimmungen für Holzlagerungen wäre ein verbesserter Schutz vor den mit dem Holzumschlag verbundenen Gefahren für Personen zu erreichen, die die Straßen und Parkplätze benützen, die von der Wiener Hafn, GmbH & Co KG verwaltet werden (s. Pkt. 7.4.10).

Stellungnahme der Wiener Hafan, GmbH & Co KG:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Bei künftigen Holzlagerungen werden geeignete Vertragsbestimmungen erstellt, damit ein verbesserter Schutz vor den mit dem Holzumschlag verbundenen Gefahren für Personen erreicht wird, die die Straßen und Parkplätze im Umfeld benützen.

Empfehlungen an die Wiener Hafan und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG

Empfehlung Nr. 1:

Für einen Zeitraum von zumindest mehr als zwei Monaten lag ab 1. November 2017 kein gültiges Zertifikat für ein Qualitätsmanagementsystem für den Hafenumschlag vor. Bei anstehenden Rezertifizierungen und Upgrades wäre durch geeignete Maßnahmen und Vorbereitungen dafür zu sorgen, rechtzeitig das erforderliche Audit bei der Zertifizierungsstelle für Managementsysteme auszulösen (s. Pkt. 3.1.10).

Stellungnahme der Wiener Hafan und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Bei anstehenden Rezertifizierungen und Upgrades im Qualitätsmanagement wird mit geeigneten Maßnahmen künftig Vorsorge getragen werden, dass rechtzeitig das erforderliche Audit bei der Zertifizierungsstelle für Managementsysteme vor Ablauf der Gültigkeit des Zertifikates ausgelöst wird.

Empfehlung Nr. 2:

Die Mitarbeitenden sollten bei Umschlagsarbeiten die erforderlichen persönlichen Schutzausrüstungen verwenden und auf die genaue Einhaltung der Arbeitnehmerschutzbestimmungen achten (s. Pkt. 9.14).

Stellungnahme der Wiener Hafan und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Im Zuge von regelmäßigen Kontrollbegehungen und einer schriftlichen Unterweisung wird sichergestellt werden, dass die Mitarbeitenden bei Umschlagsarbeiten die erforderliche persönliche Schutzausrüstung verwenden und auf die genaue Einhaltung der Arbeitnehmerschutzvorschriften achten.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im September 2018