



Hafen Wien GmbH, Sicherheit beim Umschlag im Hafen Albern; Nachprüfung

StRH V - 80868-2023

Kurzfassung

Die Hafent Wien GmbH ist Grundeigentümerin im Hafen Albern. Durch langjährige Bestand- und Bauverträge ergab sich eine Zusammenarbeit mit Firmen, die sich im Hafen angesiedelt haben und dort einen Umschlag von Gütern betreiben. Bei den Gütern handelte es sich in erster Linie um landwirtschaftliche Produkte, Stahl, Baustoffe und Schwergut. Der Umschlag erfolgte im Hafen mit Schiffen, mit Kraftfahrzeugen und mit der Eisenbahn. Die Hafent Wien GmbH konzentrierte sich im Hafen Albern auf das Immobilienmanagement und die Hafenaufsicht.

Nach den Überschwemmungen in den Jahren 2002 und 2013 gelang es der Hafent Wien GmbH im Jahr 2022 nach großen, jahrelangen Anstrengungen, durch die Errichtung eines Hafentores samt Pumpwerk und Begleitanlagen einen wirksamen Hochwasserschutz im Hafen Albern umzusetzen. Um einen sicheren Verkehr bei aufrechter Hafentbetrieb zu erreichen, wurde von ihr ein Sicherheitskonzept erstellt.

Sofortiger sicherheitstechnischer Verbesserungsbedarf ergab sich bei einem Verladeturm für Schiffsbeladungen, bei einem schief stehenden Telefonmast und bei nicht gesicherten Gruben bei Eisenbahnanlagen. Die im Vorbericht aufgezeigten Mängel an den Gleisanlagen wurden seit dem Vorbericht an einigen Stellen bereits behoben. Die begonnenen Ausbesserungen an den Gleisanlagen sollten aber noch fortgesetzt werden, um die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb zu erhöhen.

Die Kontrollmaßnahmen der Hafenaufsicht wären zu intensivieren bzw. genauer durchzuführen, um die Rettungsringe, Feuerlöscher und Bergungstreppe ständig gebrauchstauglich zu halten und den Hafentbetrieb sicherer zu gestalten. In einer zu überarbeitenden Betriebsordnung und Brandschutzordnung sollte der Friedhofsverkehr in geeigneter Form berücksichtigt werden sowie geklärt werden, ob ein bestehender nicht-öffentlicher Eisenbahnübergang als Feuerwehrezufahrt zu einer Bergungstreppe an der südlichen Kaikante geeignet bzw. notwendig ist.

Bei gewissenhafter Umsetzung der Nachprüfungsergebnisse durch die Hafent Wien GmbH wird sich eine erhöhte Sicherheit bei der Benützung der Gleisanlagen, der Hafenteinrichtungen und Straßen im Hafen Albern ergeben.

Der StRH Wien unterzog den Umschlag im Hafen Albern einer sicherheitstechnischen Nachprüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung der geprüften Stelle mit. Die von der geprüften Stelle abgegebene Stellungnahme wurde berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Prüfungsgrundlagen des StRH Wien	9
1.1	Prüfungsgegenstand	9
1.2	Prüfungszeitraum	9
1.3	Prüfungshandlungen	9
1.4	Prüfungsbefugnis	9
1.5	Vorberichte	11
2.	Unternehmensform und Unternehmensgegenstand	11
3.	Hafenbetrieb	11
3.1	Allgemeines	11
3.2	Betriebsordnung und Brandschutzordnung	14
3.3	Hafenentgelt	15
3.4	Hochwasserschutz	16
3.5	Laufende Überprüfungen der Hafeneinrichtungen durch die Hafen Wien GmbH	17
4.	Immobilienmanagement	19
4.1	Verträge im Hafen Albern	19
4.2	Schäden an einem Verladeturm	23
5.	Ergebnisse von Begehungen	27
6.	Transport mit Schiffen	33
7.	Eisenbahntransport	35
8.	Straßenverkehr	45
8.1	Straßenverkehrsausrüstung	45
8.2	Friedhof der Namenlosen	46
9.	Einsätze	47
9.1	Vorfälle im Hafen Albern	47
9.2	Motorschiff Eisvogel	48



10.	Arbeitnehmerschutz beim Umschlag im Schwergutzentrum.....	49
11.	Feststellungen	51
12.	Zusammenfassung der Empfehlungen	51

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Hafen Albern mit neuem Hafentor.....	12
Tabelle 1: Hafentgelt im Hafen Albern	15
Tabelle 2: Pönalen bei zu geringem wasserseitigen Umschlag	20
Abbildung 2: Verladeturm am nördlichen Ufer.....	24
Abbildung 3: Schäden an der Stahlkonstruktion des Verladeturms.....	25
Abbildung 4: Teilweise zugeschüttete Gleisanlage im Bereich eines Prellbockes	31
Tabelle 3: Anzahl der Schiffe.....	34
Tabelle 4: Mit Schiffen umgeschlagene Mengen in t	34
Abbildungen 5 und 6: Ausgetauschte Gleisanlagen.....	37
Abbildungen 7 und 8: Schadhafte Schienenbefestigungen	38
Abbildung 9: Verschmutzungen der Gleisanlagen mit Getreide.....	42
Abbildungen 10, 11 und 12: Tauben auf Eisenbahnanlagen im Hafen Albern	43
Abbildung 13: Markierter Fußweg auf der 1. Molostraße	45

Abkürzungsverzeichnis

ABGB	Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch
Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
bzw.	beziehungsweise
COVID-19	Coronaviruskrankheit 2019
DoRIS	Donau River Information Services
EG	Europäische Gemeinschaft
EUR	Euro
exkl.	exklusive
GESIBA	Gemeinnützige Siedlungs- und Bauaktiengesellschaft
GmbH & Co KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung und Compagnie Kommanditgesellschaft
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
h	Stunde
inkl.	inklusive
ISO	Internationale Organisation für Normung
Kfz	Kraftfahrzeug
KG	Kommanditgesellschaft
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
kN	Kilonewton
l	Liter
l/min	Liter pro Minute
lit.	litera
Lkw	Lastkraftwagen
lt.	laut
m	Meter
m.b.H.	mit beschränkter Haftung
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
Mio.	Millionen
mm	Millimeter

MS	Motorschiff
Nr.	Nummer
Nt	Nettotonnen
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖNORM EN	Europäische Norm im Status einer Österreichischen Norm
ÖNORM	Österreichische Norm
rd.	rund
S.	Seite
s.	siehe
SchAVO	Schifffahrtsanlagenverordnung
SchFG	Schiffahrtsgesetz
StRH	Stadtrechnungshof
StVO. 1960	Straßenverkehrsordnung 1960
t	Tonne
u.a.	unter anderem
u.dgl.	und dergleichen
USt	Umsatzsteuer
v.H.	von Hundert
vgl.	vergleiche
WStV	Wiener Stadtverfassung
WVO	Wasserstraßen-Verkehrsordnung
Z.	Zeile
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

Literaturverzeichnis

via donau - Österreichische Wasserstraßen - Gesellschaft m.b.H. (2013), Handbuch der Donauschiffahrt, Grasl Druck & Neue Medien GmbH.

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

Aufgewickelter Band.

Hafenrapport

Entgelt für die Benützung öffentlicher Häfen mit Schiffen.

Poller

Pfahl zum Festmachen von Schiffen.

Radlader

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

Rettungsring

Gemäß ÖNORM EN 14144 - „Rettungsringe, Anforderungen, Prüfungen“ (Ausgabe: 2003-06-01) ein schwimmfähiger Ringkörper mit Griffleinen und Reflexstreifen.

Schubleichter

„Schiff ohne eigenen Antrieb, das von einem geeigneten Motorschiff geschoben wird oder diesem beigekoppelt ist.“ (via donau - Österreichische Wasserstraßen - Gesellschaft m.b.H. [2013], S.200)

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

1. Prüfungsgrundlagen des StRH Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

Der StRH Wien unterzog den Umschlag im Hafen Albern einer stichprobenweisen Nachprüfung.

Ziel der Nachprüfung war die Kontrolle der Erfüllung der sicherheitsrelevanten Aufgaben durch die Hafenaufsicht und das Vorhandensein eines ordnungsgemäßen Arbeitnehmendenschutzes für die Hafenmitarbeitenden beim Schwergutumschlag.

Nichtziel der Nachprüfung war die Kontrolle der betriebsinternen Sicherheitsmaßnahmen beim Umschlag durch im Hafen Albern angesiedelte Firmen, die mit der Hafen Wien GmbH bzw. mit ihren Vorgängerinnen einen Bestandvertrag oder Baurechtsvertrag abgeschlossen hatten.

Die Entscheidung zur Durchführung der gegenständlichen Nachprüfung wurde in Anwendung der risikoorientierten Prüfungsthemenauswahl des StRH Wien getroffen. Die gegenständliche Prüfung wurde von der Abteilung Bauwerke, Verkehr und Energie des StRH Wien durchgeführt.

1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Nachprüfung erfolgte im Jahr 2022. Das Eröffnungsgespräch mit der geprüften Stelle fand im März 2022 statt. Die Schlussbesprechung wurde im Jänner 2023 durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum umfasste die Jahre 2018 bis 2021, wobei gegebenenfalls auch spätere Entwicklungen in die Einschau einbezogen wurden.

1.3 Prüfungshandlungen

Die Prüfungshandlungen umfassten die Erstellung von Fragenkatalogen, Gespräche mit den zuständigen Mitarbeitenden, Akteneinsicht und Vor-Ort-Erhebungen im Hafen Albern.

Die geprüfte Stelle legte die geforderten Unterlagen zeitgerecht vor, sodass sich keine Verzögerungen im Prüfungsablauf ergaben.

1.4 Prüfungsbefugnis

Die Prüfungsbefugnis für diese Sicherheitsprüfung ist in § 73c WStV festgeschrieben.

Gemäß § 73b Abs. 2 WStV obliegt dem StRH Wien „auch die Prüfung der Gebarung von wirtschaftlichen Unternehmungen, an denen die Gemeinde allein oder gemeinsam mit anderen der Zuständigkeit

des StRH Wien unterliegenden Rechtsträgern jedenfalls mit mindestens 50 v.H. des Stamm-, Grund- oder Eigenkapitals beteiligt ist oder die die Gemeinde allein oder gemeinsam mit anderen solchen Rechtsträgern betreibt. Der StRH Wien überprüft weiters jene Unternehmungen, die die Gemeinde allein oder gemeinsam mit anderen der Zuständigkeit des StRH Wien unterliegenden Rechtsträgern durch finanzielle oder sonstige wirtschaftliche oder organisatorische Maßnahmen tatsächlich beherrscht. Die Zuständigkeit des StRH Wien erstreckt sich auch auf Unternehmungen jeder weiteren Stufe, bei denen diese Voraussetzungen vorliegen. Diese Prüfungsbefugnisse des StRH Wien sind durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen“ (z.B. durch eine entsprechende Bestimmung im Gesellschaftsvertrag).

Gemäß § 73c WStV hat der StRH Wien „die den Organen der Gemeinde obliegende Vollziehung der sich auf die Sicherheit des Lebens oder der Gesundheit von Menschen beziehenden behördlichen Aufgaben zu prüfen; ebenso obliegt ihm die Prüfung, ob bei den der Gebarungsprüfung unterliegenden Unternehmungen (§ 73b Abs. 2) sowie bei den von den Organen der Gemeinde verwalteten Einrichtungen und Anlagen, von denen eine Gefahr für die Sicherheit des Lebens oder der Gesundheit von Menschen ausgehen kann, ausreichende, angemessene und ordnungsgemäße Sicherheitsmaßnahmen getroffen wurden. Diese Prüfbefugnisse sind durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen.“

Die Hafan Wien GmbH ist zu 95 % im Eigentum der Wien Holding GmbH. Letztere ist zu 100 % im Eigentum der Stadt Wien, sodass für die Hafan Wien GmbH § 73b Abs. 2 WStV zur Anwendung gelangt. Da die diesbezügliche Einschau ergab, dass die Prüfungsbefugnis des StRH Wien nach § 73b Abs. 2 (Gebarungskontrolle) im zum Zeitpunkt der Eröffnung der gegenständlichen Prüfung durch den StRH Wien gültigen Gesellschaftsvertrag der Hafan Wien GmbH vom 28. Juni 2019 festgeschrieben wurde, jedoch jene hinsichtlich § 73c (Sicherheitskontrolle) nicht sichergestellt worden war, wurde empfohlen, eine dahingehende Ergänzung in den Gesellschaftsvertrag aufzunehmen.

Die Empfehlung, eine dahingehende Ergänzung in den Gesellschaftsvertrag aufzunehmen, erging bereits im Vorbericht des StRH Wien an die Wiener Hafan, GmbH & Co KG (s. Punkt 1.5) und im Prüfungsbericht „Wiener Hafan und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG, Prüfung von Lagerungen am Hafengelände, StRH VI - 10/17“. Die Empfehlung wurde aber auch von diesen Vorgängerinnenorganisationen der Hafan Wien GmbH (s. Punkt 2.) bis zu ihrer Löschung nicht umgesetzt, wie die Einschau des StRH Wien ergab.

Festzustellen war, dass die Hafan Wien GmbH noch während der Prüfung der Empfehlung des StRH Wien entsprach. Am 6. Juni 2022 wurde eine außerordentliche Generalversammlung der Hafan Wien GmbH einberufen, bei der eine Änderung des Gesellschaftsvertrages beschlossen wurde. Demnach obliegt dem StRH Wien die Prüfung, ob bei Einrichtungen und Anlagen der Gesellschaft, von denen eine Gefahr für die Sicherheit des Lebens oder der Gesundheit von Menschen ausgehen kann, ausreichende, angemessene und ordnungsgemäße Sicherheitsmaßnahmen getroffen wurden.

1.5 Vorberichte

Der StRH Wien behandelte das gegenständliche Thema bereits in seinem Bericht „Wiener Hafen, GmbH & Co KG und Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG, Sicherheit beim Umschlag im Hafen Albern, StRH V - 14/17“.

2. Unternehmensform und Unternehmensgegenstand

2.1 Die Hafen Wien GmbH war unter ihrem früheren Firmenwortlaut Wiener Hafen Management GmbH nicht vermögensbeteiligte reine Arbeitsgesellschafterin und Komplementärin der Wiener Hafen, GmbH & Co KG und der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG. Die Wiener Hafen, GmbH & Co KG und die Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG sind erloschen. Ihr Vermögen wurde von der Wiener Hafen Management GmbH im Weg der Gesamtrechtsnachfolge übernommen. Aus diesem Anlass wurde der Firmenwortlaut geändert und die Satzung des Gesellschaftsvertrages am 27. Juni 2019 neu gefasst.

2.2 Die Gesellschafterinnen der Hafen Wien GmbH sind zu 95 % die Wien Holding GmbH und zu 5 % die Wirtschaftskammer Wien. Die Gesellschafterinnen der Wien Holding GmbH sind zu 99,9944 % die Stadt Wien und zu 0,0056 % die „Wiener Stadterneuerungsgesellschaft“, Gemeinnützige Wohnbau-, Planungs- und Betreuungsgesellschaft m.b.H. Die Gesellschafterinnen letzterer Organisation sind die GESIBA Gemeinnützige Siedlungs- und Bauaktiengesellschaft zu 99,97 % und der Österreichische Siedlerverband zu 0,03 %.

2.3 In der Hafen Wien GmbH sind alle Vermögenswerte eingebracht, die überwiegend und unmittelbar dem Hafetrieb dienen. Sie besitzt im Hafen Albern Grundstücke, Gebäude und Kaianlagen.

2.4 Den Unternehmensgegenstand der Hafen Wien GmbH bildet u.a. der Ausbau des Wiener Hafens, die Immobilienverwaltung, die Überlassung von Arbeitskräften für den Hafenumschlag, 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.

3. Hafetrieb

3.1 Allgemeines

3.1.1 Der Hafen Albern befindet sich im 11. Wiener Gemeindebezirk und liegt an der Donau bei Strom-km 1.918,3. Im Jahr 2022 wurde das Hafentor als Hochwasserschutz fertiggestellt (s. Abbildung 1). Der Hafen Albern umfasst vor dem hinteren Hochwasserdamm eine Fläche von rd. 332.000 m². Diese Fläche befindet sich im Grundeigentum der Hafen Wien GmbH. 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.

Hafen Albern mit dem neuen Hafentor

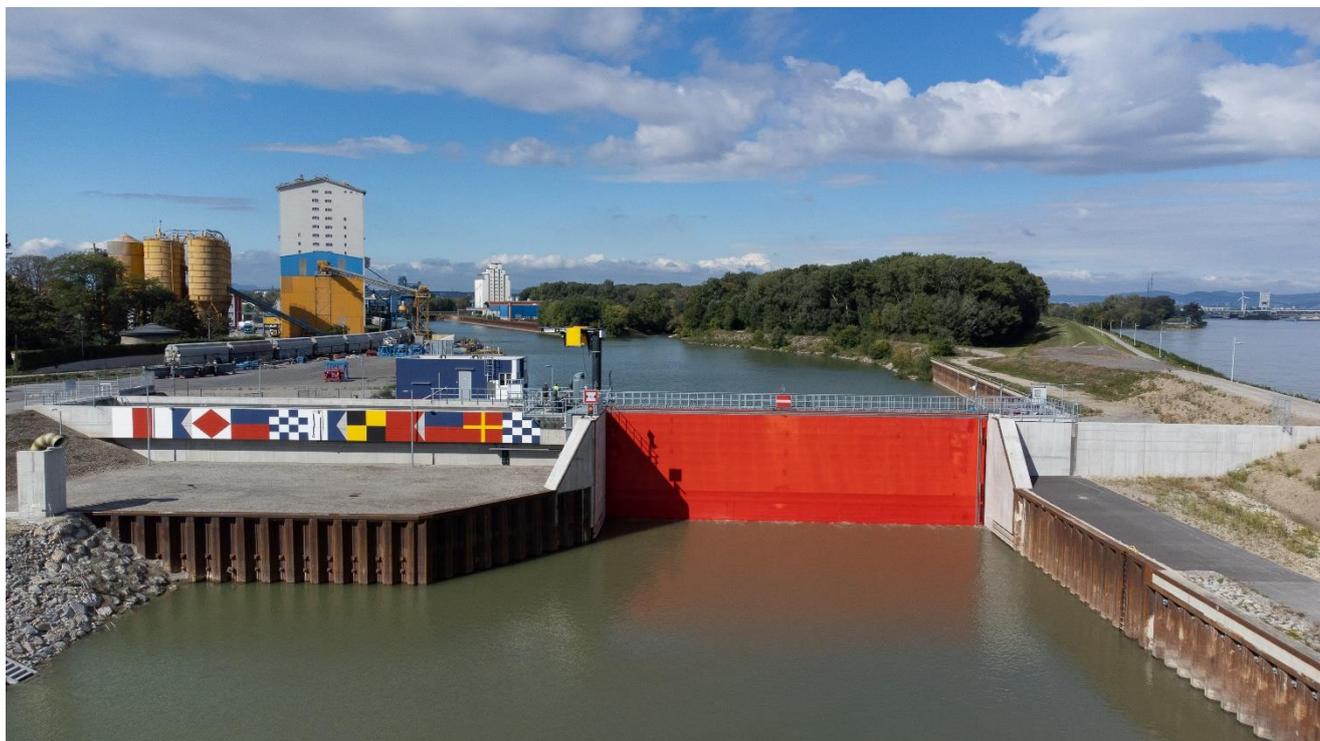


Abbildung 1: Hafen Albern mit neuem Hafentor

Quelle: Hafen Wien GmbH

3.1.2 Im Hafen Albern werden Baustoffe, landwirtschaftliche Produkte und Schwergut umgeschlagen. Auf dem Hafengelände befinden sich 5 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.

3.1.3 Die Hafen Wien GmbH 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 Hafen Wien GmbH beim Schwergutumschlag aufgrund einer vertraglichen Verpflichtung mit Personal für den Anschlag der Lasten an die Hebemittel eines mobilen Krans gegen Entgelt.

3.1.5 Die Hafen Wien GmbH 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 Hafent Wien GmbH 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 Hafent Wien GmbH war zum Zeitpunkt der Einschau durch den StRH Wien im Oktober 2022 gemäß ISO 9001:2015 - „Qualitätsmanagementsysteme - Anforderungen“ zertifiziert. Eine Zertifizierungsstelle bestätigte der Hafent Wien GmbH, dass sie für den Geltungsbereich Hafenumschlag, Lagerung, Auto-Terminal, Betriebsansiedlung und Immobilien ein Managementsystem eingeführt hat und dieses auch anwendet. Die Forderungen der ISO 9001:2015 waren lt. Zertifikat vom 26. Jänner 2021 nach Abhaltung eines Audits erfüllt. Das zum Zeitpunkt der Prüfung durch den StRH Wien vorgelegte Zertifikat war bis zum 31. Oktober 2023 gültig.

3.1.8 Die Hafent Wien GmbH verstand sich selbst als multifunktionaler Dienstleistungsbetrieb und warb auf ihren Webseiten mit der vorhandenen Zertifizierung gemäß ISO 9001:2015, so wie es auch andere Häfen in Österreich und Deutschland taten. Der StRH Wien wertete es als positiv, dass die Hafent Wien GmbH ein Qualitätsmanagementsystem eingeführt hatte.

3.1.9 Im Vorbericht (s. Punkt 1.5) waren den Vorgängerinnenorganisationen der Hafent Wien GmbH bereits empfohlen worden, bei anstehenden Rezertifizierungen und Upgrades durch geeignete Maßnahmen und Vorbereitungen dafür zu sorgen, rechtzeitig das erforderliche Audit bei der Zertifizierungsstelle für Managementsysteme auszulösen.

3.1.10 Im Betrachtungszeitraum kam es neuerlich zu einer Unterbrechung, da für den Zeitraum vom 1. November 2020 bis zum 25. Jänner 2021 kein gültiges Zertifikat vorlag. Das zuvor gültige Zertifikat war bis zum 31. Oktober 2020 befristet. Laut Mitteilung der Hafent Wien GmbH wurde das für das Ausstellen des Zertifikates erforderliche Audit bedingt durch die COVID-19-Pandemie trotz Aufnahme einer diesbezüglichen Erinnerungsfunktion im Qualitätsmanagementtool erst für den 20. Oktober 2020 angesetzt. Durch die Terminsetzung knapp vor Ablauf des bisherigen Zertifikates war der rechtzeitige Abschluss des Audits praktisch nicht mehr möglich.

3.1.11 Im Hafen Albern liegt der Standort für das Büro der Hafentmeister. Die Hafentmeister koordinieren den wasserseitigen Umschlag im Hafen Albern und im Hafen Freudenu. Sie nehmen die Hafenaufsicht wahr und sind für die Verrechnung des Hafentrapports gemäß Hafengebührenordnung zuständig. Ihnen obliegt auch die Überwachung der Einhaltung der Betriebsordnung und der Brandschutzordnung im Hafengelände.

3.1.12 Die Hafentmeister wurden vom damaligen 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 erfordert.

3.2 Betriebsordnung und Brandschutzordnung

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

3.2.2 Der StRH 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 erstellt, der Genehmigung der MA 58 - Wasserrecht 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, Bergungstreppen und ein Leuchtturm zur Abgabe von Schifffahrtszeichen. Im Bereich der insgesamt 3 Bergungstreppen 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 eine öffentliche Telefonverbindung zur Verfügung. Ölbindemittel zur Beseitigung von lokalen und kleinflächigen Ölunfällen durch das Hafenspersonal sind im Bereich der Brückenwaage lt. Betriebsordnung bereitzuhalten.

3.2.4 Die Hafen Wien GmbH verfügt bei der Hafeneinfahrt am Hafensporn über einen rd. 10 m hohen Leuchtturm. Das dortige Grundstück befindet sich im Eigentum der via donau - Österreichische Wasserstraßen - Gesellschaft m.b.H. Für die Errichtung des Leuchtturms liegt eine wasserrechtliche und schifffahrtsrechtliche Bewilligung der MA 58 - Wasserrecht 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 gesetzt werden können. Laut Angaben der Hafen Wien GmbH kam es in den Jahren 2018 bis 2021 zu keiner Sperre des Hafens Albern. Bei einer Sperre würde das Signal auf Rot gestellt werden. Der Betrieb des Hafens Albern konnte auch während der Errichtung des Hafentors aufgrund einer durchdachten Planung der Bauphasen praktisch durchgehend aufrechterhalten werden.

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 war 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.

3.3 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 können während der Betriebszeiten entgegengenommen werden. 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. Darüber hinaus steht für den Einwurf der Meldungen beim alten Hafenaufsichtsgebäude ein Rapportkasten zur Verfügung.

3.3.2 Die Schiffsbewegungen werden lt. Mitteilung der Hafen Wien GmbH im Rahmen täglicher Begehungen 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 öffentlichen Hafens Albern durch Schiffe fällt ein Hafentgelt gemäß SchAVO an. Zum Hafentgelt zählen das Ufergeld, das Liegegeld und das Winterstandsgeld. Das Liegegeld ist erst nach Überschreiten der entgeltfreien Liegezeit einzuheben. Das Winterstandsgeld ist als einmaliger Beitrag für die geschützte Winterstandszeit vom 15. Dezember bis 15. März zu entrichten.

3.3.4 Aufgrund der tatsächlich vorgekommenen Benützung fiel im Betrachtungszeitraum nur das Ufergeld an (s. Tabelle 1). Das Ufergeld betrug seit dem 1. Juni 2016 unverändert 0,48 EUR exkl. USt je t Umschlagsgut. Die Höhe des Hafentgelts war von der MA 58 - Wasserrecht genehmigt worden.

Hafentgelt im Hafen Albern

	2018	2019	2020	2021
Ufergeld in EUR exkl. USt.	30.849,90	27.434,40	19.472,64	32.362,56

Tabelle 1: Hafentgelt im Hafen Albern
Quelle: Hafen Wien GmbH

3.4 Hochwasserschutz

3.4.1 Im Hochwasserfall war der Hochwasserschutzplan für Wiener Häfen gemäß Betriebsordnung einzuhalten. Der Hochwasserschutzplan sah 3 Alarmstufen vor, die sich nach dem Wasserstand beim Pegel der Donau in Korneuburg orientierten. Bei der Alarmstufe 1 wäre die Entwicklung des Wasserstandes verstärkt zu beobachten und die Alarmstufe 2 vorzubereiten. Alarmstufe 2 stand für Überflutungsgefahr im Hafen. Bei Alarmstufe 2 wäre ein Einsatzbüro zu eröffnen und alle Hafenkundinnen bzw. Hafenkunden vorzuwarnen, um u.a. die Vorbereitungen über das Entfernen von Kfz aus dem Hafengebiet zu treffen.

3.4.2 Bei der Alarmstufe 3 wären in den Wiener Häfen konkrete Umsetzungsmaßnahmen zu setzen. Sämtliche gefährdete Güter im Umschlagsbereich wären zu sichern. Kfz wären aus dem gefährdeten Bereich zu entfernen. Fremdpersonal würde das Hafenspersonal unterstützen, um die Maßnahmen beschleunigt vorantreiben zu können. Das Einsatzbüro der Hafen Wien GmbH würde sich laufend mit der MA 68 - Feuerwehr und Katastrophenschutz über die Vorgangsweise abstimmen, um eine Minimierung der Hochwasserschäden zu erreichen.

3.4.3 Für den Hafen Albern sind im Hochwasserschutzplan für Wiener Häfen darüber hinaus spezielle Sicherungsmaßnahmen vorgesehen. Dazu zählte 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.

3.4.4 Im Betrachtungszeitraum gab es keine Hochwasserereignisse, bei denen der Pegelstand der Donau die Kaikante im Hafen Albern überschritten hat. Überflutungen der Hafenanlagen sind daher ausgeblieben. Die letzte Überflutung im Hafen Albern ging auf das Jahr 2013 zurück. Diese Überflutung richtete großen Schaden an den Hafenanlagen an.

3.4.5 Um den Hafen Albern vor Überschwemmungen schützen zu können, plante die Hafen Wien GmbH schon seit Langem die Errichtung eines Verschlussbauwerkes. Damit sollten Schäden an den Hafeneinrichtungen, den Betrieben und an den im Hafen gelagerten Gütern bei Donauhochwasser vermieden werden. Seit dem Vorbericht (s. Punkt 1.5) wurden die Anstrengungen zur Errichtung des Verschlussbauwerkes weiter intensiviert und das Vorhaben schließlich umgesetzt.

3.4.6 Das Verschlussbauwerk setzte sich aus einem Hafentor und aus der Einbindung an die bestehenden Hochwasserschutzanlagen zusammen. Die Achse des Hafentors befand sich bei Strom-km 1.918,6. Das Pumpwerk war notwendig, um bei geschlossenem Hafentor Regenwasser von Starkregenereignissen und von außen eindringende Sickerwässern aus dem durch das Verschlussbauwerk geschützten Bereich entfernen zu können.

3.4.7 Für die Errichtung des Verschlussbauwerkes und der begleitenden Hochwasserschutzanlagen waren wasserrechtliche und schiffahrtsrechtliche Genehmigungen erforderlich. Diese waren vorhanden, wie die stichprobenweise Einschau durch den StRH Wien ergab.

3.4.8 Die für die Errichtung beauftragte Arbeitsgemeinschaft startete am 4. Juni 2019 mit den Bauarbeiten bzw. mit deren Vorbereitungen nach Zuschlagserteilung durch die Hafentor Albern GmbH. Die Bauarbeiten konnten im Jahr 2022 abgeschlossen werden.

3.4.9 Die Hafentor Albern GmbH beantragte am 12. September 2022 bei der MA 58 - Wasserrecht unter Bezugnahme auf Bewilligungsbescheide vom 11. September 2009 und 10. Februar 2015 die schifffahrtsrechtliche Benützungsbewilligung für das Hafentor Albern. Am gleichen Tag erfolgte auch die Beantragung der wasserrechtlichen Kollaudierung beim Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus. Dabei wurde auf die wasserrechtlichen Bewilligungsbescheide vom 18. September 2007, 2. Februar 2015, 6. November 2018, 20. Mai 2020 und 13. Dezember 2021 Bezug genommen.

3.4.10 Den Prüfenden des StRH Wien wurde am 20. Oktober 2022 die fertiggestellte Anlage mit einem Probetrieb vorgestellt. Das Hafentor konnte dem Augenschein nach problemlos geschlossen und geöffnet werden.

3.4.11 Die nach Abschluss der Bauarbeiten beantragten Genehmigungen lagen lt. Mitteilung der Hafentor Albern GmbH vom 28. November 2022 zu diesem Zeitpunkt noch nicht vor. Die Einhaltung etwaiger darin enthaltener Auflagen konnte daher vom StRH Wien im Prüfungszeitraum nicht bzw. noch nicht geprüft werden.

3.4.12 Die Hafentor Albern GmbH beabsichtigte lt. ihrer Mitteilung nach Vorliegen der beantragten Genehmigungen, die erforderlichen Anpassungen der Betriebsordnung, der Brandschutzordnung und des Hochwasserschutzplanes für den Hafen Albern vorzunehmen.

3.5 Laufende Überprüfungen der Hafeneinrichtungen durch die Hafentor Albern GmbH

3.5.1 Die Hafentor Albern GmbH 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 StRH Wien in das Brandschutzbuch ergab.

3.5.2 Die Hafentor Albern Meister trugen in übersichtliche Listen die Durchführung von Überprüfungen ein. Diese waren zum Großteil auch sicherheitstechnisch relevant. Dazu gehörten u.a.:

- die tägliche Kontrolle des Hafenbeckens auf Verschmutzung,
- die tägliche Kontrolle des Hafengeländes auf illegale Ablagerungen,
- die tägliche Kontrolle der Kaimauer auf Beschädigung,

- die tägliche Kontrolle der schiffrechtsrechtlichen Bestimmungen,
- die tägliche Kontrolle der Straßen auf bauliche Schäden,
- die tägliche Kontrolle der Straßenbeleuchtung,
- die tägliche Kontrolle der Umschläge im Hafen,
- die tägliche Kontrolle der Gleisanlagen inkl. Eisenbahnkreuzungen,
- die wöchentliche Kontrolle der Feuerwehrezufahrten,
- die monatliche Kontrolle des Leuchtturms,
- die monatliche Kontrolle der Brückenwaage,
- die monatliche Kontrolle von Verladeeinrichtungen auf die Gefahr herabstürzender Teile und
- die monatliche Kontrolle des Pflanzenbewuchses.

3.5.3 In den Jahren 2018, 2019 und 2020 wurden zahlreiche Mängel und Ereignisse im Hafen Albern intern an die zuständigen Mitarbeitenden bzw. Abteilungen der Hafen Wien GmbH gemeldet, wie eine Einschau in die Übersichtslisten der Hafenmeister ergab. Bei den Mängeln wurde der Erledigungszustand sorgfältig vermerkt. Beispielsweise wurden Mängel bei der Beleuchtung gemeldet und deren Behebung vermerkt. In der 7. Kalenderwoche im Jahr 2019 wurden die Bahngleise gemeinsam mit der ÖBB-Infrastruktur AG begangen. Dieses für den Hafen Albern wichtige Ereignis war in den Übersichtslisten eingetragen. Dabei wurden keine Schäden an den Gleisanlagen festgestellt.

3.5.4 Im Jahr 2021 wurde die Art der Mängel und deren Behebung nicht mehr aufgelistet. Dies geschah lt. Mitteilung der Hafen Wien GmbH wegen einer administrativen Vereinfachung der Verwaltung. Die Begehungen im Hafen Albern durch den StRH Wien ergaben zahlreiche Mängel an den Hafeneinrichtungen (s. Punkte 4.2, 5., 7. und 8.). Diese wären möglicherweise von der Hafen Wien GmbH rechtzeitig bemerkt und behoben worden, wäre das ursprüngliche System auch nach dem Jahr 2020 beibehalten worden bzw. ein anderes geeignetes System zum Erkennen und Beheben von Mängeln implementiert worden.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl der Hafen Wien GmbH, die laufende Überprüfung der Hafeneinrichtungen durch die Hafenmeister künftig wieder im erforderlichen Ausmaß sowie wirkungsvoll durchzuführen.

Stellungnahme der Hafen Wien GmbH:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Künftig werden die Hafenmeister die Hafeneinrichtungen laufend im erforderlichen Ausmaß überprüfen und eine Mängelauflistung erstellen.

4. Immobilienmanagement

4.1 Verträge im Hafen Albern

4.1.1 Die Hafent Wien GmbH 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 Hafent Wien GmbH ist im Hafen Albern im Wesentlichen auf die Räumlichkeiten der Hafentmeister und auf die Brückenwaage beschränkt.

4.1.2 Die Hafent Wien GmbH hat bzw. ihre Vorgängerinnenorganisationen haben für Bestandverträge „Allgemeine Vertragsbedingungen“ ausgearbeitet. Diese bildeten 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 schiffahrtspolizeiliche 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“ war festgehalten, dass durch die Benützung der Bestandobjekte der Hafentbetrieb, der Betrieb der Bahn sowie der Verkehr auf den Hafentstraßen 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 bestand zwischen den Vertragsteilen gegenseitig keine Haftung. Die Bestandnehmenden hatten das Bestandobjekt und darauf befindliche Sachen selbst zu überwachen, bei etwaigen Verlusten von Sachen wie beispielsweise von Umschlaggütern haftete die Bestandgeberin nicht.

4.1.6 Die Bestandnehmenden hatten die Bestandobjekte widmungsgemäß für den jeweiligen Zweck beispielsweise zur Lagerung und für den Umschlag von landwirtschaftlichen Produkten zu nutzen. Sie waren 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“ bestanden besondere Vertragsbestimmungen, die auf die konkreten Verhältnisse bzw. Bedürfnisse der jeweiligen Bestandnehmenden aufgrund des beabsichtigten Verwendungszwecks und der am Hafengrundstück vorhandenen Bausubstanz eingingen. Diese enthielten auch Bestimmungen zum Umschlag von Gütern.

4.1.8 Die besonderen Vertragsbedingungen enthielten 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, verzichtete die Bestandgeberin für sehr lange Zeit - meist für mehrere Jahrzehnte - auf ein Kündigungsrecht.

4.1.9 Die Vorgängerinnenorganisationen der Hafent Wien GmbH legten als Grundeigentümerinnen im Hafen Albern Wert auf die Durchführung eines wasserseitigen Umschlags. Bemerkenswert wird, dass der wasserseitige Umschlag dem Hafenzweck entspricht. Er ist Teil einer umweltfreundlichen Transportkette. Sie verpflichteten die Bestand- und Baurechtsnehmenden in einigen Verträgen zu einem Mindestumschlag mit Schiffen. Bei Unterschreiten der garantierten Jahresmenge waren in den Verträgen Pönalen pro t wasserseitig nicht umgeschlagene Güter vorgesehen.

4.1.10 Wegen des zu geringen wasserseitigen Umschlags wurden bei einigen Bestand- bzw. Baurechtsnehmenden im Betrachtungszeitraum Pönalen schlagend. Die daraus erzielten Einnahmen sind in der Tabelle 2 dargestellt.

Pönalen bei zu geringem wasserseitigen Umschlag

	2018	2019	2020	2021
Pönalen in EUR exkl. USt	114.103,45	149.751,24	206.270,26	115.946,46

Tabelle 2: Pönalen bei zu geringem wasserseitigen Umschlag

Quelle: Hafent Wien GmbH

4.1.11 Der StRH Wien nahm Einschau in Verträge und Vertragsänderungen, die seit dem Vorbericht (s. Punkt 1.5) zur Nutzung von Liegenschaften im Hafen Albern abgeschlossen worden waren. Hauptsächlich wurden seit damals Büroräumlichkeiten neu vermietet. Es kam aber auch zu Miet- bzw. Bestandverträgen für klassische Hafentliegenschaften, die nur durch vorgelagerte Eisenbahngleise von der Kaikante entfernt waren. In diesen Verträgen wurden keine bzw. nur verhältnismäßig geringe Vorteile für die Durchführung von wasserseitigem Umschlag vereinbart.

4.1.12 Bei einer neu vermieteten Hafentliegenschaft, die durch ihre Lage für den Umschlag mit Schiffen geeignet ist, wurde eine relativ geringe jährliche Mietzinsgutschrift pro wasserseitig umgeschlagener Tonne vereinbart. Die Mietzinsgutschrift war zudem auf eine Höchstmenge begrenzt. Diese mögliche Gutschrift wurde von der Mieterin offenbar als gering bzw. nicht als Anreiz für die Durchführung eines möglichst umweltfreundlichen Verkehrs eingestuft, wodurch sie ausschließlich auf Lkw setzte. Bei dieser Liegenschaft ging es immerhin um eine Kailänge von rd. 100 m, die für den

Umschlag mit Schiffen ungenützt blieb, was etwa einem Zehntel der gesamten Hafenbeckenlänge entspricht.

4.1.13 Die Hafensliegenschaften wiesen in dem mit der rot strichpunktierten Linie umschriebenen Gebiet des Plandokumentes 6992 die Widmung „Sondergebiet Hafen“ auf. Das Plandokument war vom Gemeinderat in seiner Sitzung vom 29. Jänner 1998 zur Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes beschlossen worden und seither unverändert geblieben. In Sondergebieten dürfen gemäß Bauordnung für Wien nur solche Bauwerke oder Anlagen errichtet werden, für die das Sondergebiet bestimmt ist. Davon unberührt ist die Bewilligung für Bauten vorübergehenden Bestandes. So wurde beispielsweise eine Betonmischanlage am nördlichen Ufer des Hafenbeckens nur gegen jederzeitigen Widerruf von der MA 37 - Baupolizei bewilligt, da deren Errichtung nicht mit der Flächenwidmung Sondergebiet Hafen übereinstimmte.

4.1.14 Verglichen mit anderen Verkehrsträgerinnen bzw. Verkehrsträgern sprechen einige Fakten klar für die Donauschifffahrt (vgl. via donau - Österreichische Wasserstraßen - Gesellschaft m.b.H. [2013], S.18). *„Sie weist beispielsweise den niedrigsten spezifischen Energieverbrauch und die niedrigsten externen Kosten aller Landverkehrsträger auf. Weiters besteht eine hohe Massenleistungsfähigkeit sowie ein geringes Investitionserfordernis in die Erhaltung und den Ausbau der Infrastruktur.“* Unter externen Kosten sind jene Kosten zu verstehen, die aus Klimagasen, Luftschadstoffen, Unfällen und Lärm resultieren. Außerdem entspricht die Transportkapazität von einem Schubverband mit 4 Schubleichtern mit 7.000 Nt jener von 175 Waggons mit jeweils 40 Nt bzw. jener von 280 Lkw mit jeweils 25 Nt (vgl. via donau - Österreichische Wasserstraßen - Gesellschaft m.b.H. [2013], S. 19). Trotz dieser Vorteile der Donauschifffahrt kam es in Österreich zum teilweisen Zuschütten von Hafenbecken in den Häfen Linz und Wien-Freudenau, wodurch die vorhandenen Länden für den Umschlag und für das Anlegen mit Schiffen reduziert wurden. Im Gegenzug entstanden durch die Landgewinnung im Hafen Freudenau u.a. Lagerflächen für Kfz und Container.

Empfehlung:

Um die Vorteile der Donauschifffahrt für einen umweltfreundlicheren Transport von Gütern zu fördern und die widmungsgemäße bzw. zweckgebundene Verwendung von Hafensliegenschaften sicherzustellen, empfahl der StRH Wien der Hafens Wien GmbH, künftige Verträge zur Nutzung von Hafensliegenschaften derart zu gestalten, dass ein Umschlag auf Schiffe für die Vertragspartnerinnen bzw. Vertragspartner angemessene monetäre Vorteile bringt. Die ausschließliche Verwendung des Straßenverkehrs zum An- und Abtransport von Gütern auf Hafensliegenschaften, die über das Hafenbecken an die Donau sowie an die Eisenbahn angeschlossen sind, sollte hingegen für die Vertragspartnerinnen bzw. Vertragspartner der Hafens Wien GmbH zu angemessenen monetären Nachteilen führen.

Stellungnahme der Hafens Wien GmbH:

Die Hafens Wien GmbH vergibt bzw. vergab Flächen an der Kai-kante nur mit Umschlagspönale, welche ein monetärer Anreiz für den Güterumschlag Wasser/Land bzw. Land/Wasser ist. Die letzte Betriebsansiedlung im Hafen Albern belegt dies, wobei im freiwilligen Bieterinnen- bzw. Bieterverfahren die Nutzung der Wasserstraße und der Schiene auch in die Entscheidung geflossen ist. Die jüngste Berichterstattung in der Tageszeitung Kurier vom 26. Jänner 2023 unterstreicht dies.

4.1.15 Die Hafens Wien GmbH schloss am 22. Dezember 2020 mit einem Unternehmen, das mit landwirtschaftlichen Produkten handelte, in Konnex mit einem Baurechtsvertrag vom 16. Mai 2014 einen ergänzenden Bestandvertrag ab. Dabei ging es um die Bereitstellung einer 150 m² großen Fläche der Bestandgeberin für die Errichtung eines Vordaches für einen Getreidespeicher. Ein Teil der Fläche liegt auf der Verkehrsfläche der 1. Molostraße.

4.1.16 Das Vordach wurde von der MA 37 - Baupolizei als Bauwerk vorübergehenden Bestandes genehmigt. Während die Bestandnehmerin den Bestandvertrag unter Einhaltung einer Frist von 6 Monaten zu jedem Kalenderjahresende kündigen konnte, verzichtete die Hafens Wien GmbH auf ihr Kündigungsrecht langfristig.

4.1.17 Durch das Vordach wurde die vorhandene Fahrbreite mit uneingeschränktem Luftraum an der engsten Stelle auf rd. 5 m eingeschränkt. Da beim Vorbeifahren mit Gütern, die besonders hoch sind

und daher auch das relativ hoch angebrachte Vordach überragen würden, noch ein Sicherheitsabstand zur exponierten Ecke des Vordaches einzuhalten ist, ist die Reduktion der verfügbaren Fahrbahnbreite noch etwas größer. Der hohe Aufwand, der beim Transport von übergroßen bzw. über-schweren Gütern für die Transportfirma und für die Behörde entsteht bzw. entstehen kann, ist in „MA 29, Prüfung von Sondertransporten, StRH V - 1535572-2022“ dargestellt.

4.1.18 Laut Mitteilung der Hafent Wien GmbH vom 28. November 2022 gab es seit der Errichtung des Vordaches über der Fahrbahn noch keine Probleme bei der Abwicklung von Sondertransporten auf der 1. Molostraße. Im Übrigen würden die Sondertransporte schon vor dem Silogebäude links abbiegen, um auf die Alberner Hafenzufahrtsstraße zu kommen.

Da die gegenständliche Prüfung des StRH Wien auf sicherheitsrelevante Aspekte abzielte, wurde von einer eingehenderen Einschau bzw. der Erhebung und Gegenüberstellung der mit dem Vordach verbundenen Vor- und Nachteile abgesehen.

4.1.19 Im Vorbericht (s. Punkt 1.5) war der damaligen Wiener Hafent, GmbH & Co KG empfohlen worden, durch geeignete Vertragsbestimmungen für Holzlagerungen im Hafent Albern einen verbesserten Schutz vor den mit dem Holzumschlag verbundenen Gefahren für Personen zu erreichen, die die Straßen und Parkplätze benützen. Außerhalb von eingefriedeten Werksgeländen wurden bei den im Zuge der Nachprüfung durchgeführten Begehungen durch den StRH Wien weder Holzlagerungen noch ein Holzumschlag beobachtet. Neue Verträge mit Firmen, die Holzumschlag betreiben, wurden im Betrachtungszeitraum der Nachprüfung nicht abgeschlossen, wodurch für die Hafent Wien GmbH keine Veranlassung bestand, Vertragsbestimmungen für sichere Holzlagerungen festzulegen.

4.2 Schäden an einem Verladeturm

4.2.1 Im Vorbericht (s. Punkt 1.5) war der damaligen Wiener Hafent, GmbH & Co KG ausgehend von unklaren Eigentumsverhältnissen bei einem Verladeturm am nördlichen Ufer des Hafentbeckens empfohlen worden, in Abklärung mit der Firma, die den Verladeturm nützte, ein geeignetes bautechnisches Gutachten einzuholen. Auf dessen Grundlage sollten vorhandene Mängel am Verladeturm beseitigt werden und insbesondere unbefestigte Teile am Verladeturm unverzüglich beseitigt werden.

4.2.2 Der Verladeturm war oberhalb von Gleisanlagen im Nahbereich der nördlichen Kaikante situiert (s. Abbildung 2). Er bildete eine Abstützung für eine Rohrleitung, die von einem Silogebäude zum Hafentbecken führte. Die Rohrleitung wurde für das Beladen von Schiffen verwendet.

Verladeturm am nördlichen Ufer



Abbildung 2: Verladeturm am nördlichen Ufer

Quelle: StRH Wien

4.2.3 Die Hafan Wien GmbH legte ein Schreiben vom 9. Oktober 2018 vor, aus dem hervorging, dass die Bestandnehmerin und die Hafan Wien GmbH darin übereinstimmten, dass mit dem ursprünglichen Kauf des Superädifikates auch der mit dem Gebäude verbundene Verladeturm bereits mit 1. Juli 2007 in das Eigentum der Bestandnehmerin übergegangen war. Laut Mitteilung der Hafan Wien GmbH wurde die MA 58 - Wasserrecht über die dokumentierte gleichlautende Auslegung des Bestandvertrags der beiden Vertragspartnerinnen im Rahmen einer Amtsbesprechung vom 9. November 2018 informiert.

4.2.4 Außerdem wäre der Verladeturm im Auftrag der Eigentümerin neuerlich begutachtet und allenfalls vorhandene Mängel beseitigt worden. Da die Hafan Wien GmbH lt. deren Auskunft nicht über das Gutachten verfügte, konnte sie der Empfehlung aus dem Vorbericht (s. Punkt 1.5) nach Vorlage des bautechnischen Gutachtens nicht entsprechen.

4.2.5 Unbefestigte Pfostenteile aus Holz, die vom Verladeturm auf die Gleisanlagen herunterfallen hätten können, wie im Vorbericht dargestellt, wurden im Zuge der Nachprüfung nicht mehr beobachtet. Die unbefestigten Teile waren augenscheinlich entfernt worden. Die Rohrleitung zum Befüllen der Schiffe war gestrichen worden. Die im Vorbericht dargelegten Mängel an der Stahlkonstruktion

waren aber nicht behoben worden, sondern verschlechterten sich durch fortgeschrittene Rostbildung (s. Abbildung 3) noch weiter, wie ein Ortsaugenschein am 20. Oktober 2022 ergab. Nach einer statischen Analyse der vorhandenen Schäden am Verladeturm erstattete der StRH Wien der Hafan Wien GmbH wegen einer möglichen Gefährdung von Personen am 21. Oktober 2022 darüber eine Meldung.

Schäden am Verladeturm



Abbildung 3: Schäden an der Stahlkonstruktion des Verladeturms

Quelle: StRH Wien

4.2.6 Die Hafan Wien GmbH teilte daraufhin der zuständigen Silobetreiberin am 25. Oktober 2022 mit, dass der Verladeturm aus der Sicht des StRH Wien ein statisches Problem hätte, und ersuchte die Silobetreiberin um Veranlassung einer statischen Prüfung des Verladeturms. Dem StRH Wien teilte die Hafan Wien GmbH ergänzend mit, dass Gebäude und Anlagen, die sich nicht im Besitz der Hafan Wien GmbH befinden, prinzipiell von der Hafan Wien GmbH nicht überprüft werden bzw. darüber keine Prüfberichte verlangt werden. Dem hielt der StRH Wien entgegen, dass sich der Standplatz des Verladeturms auf einer Eisenbahnanlage des Hafens Albern befindet und daher nicht nur von Bediensteten der Silobetreiberin betreten wird, woraus sich auch Verkehrssicherungspflichten für die Hafan Wien GmbH ergeben.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl der Hafan Wien GmbH, ihren Verkehrssicherungspflichten beim schadhafte Verladeturm nachzukommen, damit ein möglicher Eintritt von Schäden an Personen und Sachen abgewendet werden kann. Aufgrund der vorliegenden Schäden wäre die Vornahme einer Einsichtnahme in ein nachvollziehbares Gutachten über den Zustand des Verladeturms aus dem Fachgebiet der Baustatik durch die Hafan Wien GmbH erforderlich. Die Umsetzung der darin enthaltenen Maßnahmen wäre im Rahmen der Hafenaufsicht sicherzustellen.

Stellungnahme der Hafan Wien GmbH:

Der Turm ist nicht im Eigentum der Hafan Wien GmbH. Die Hafan Wien GmbH hat die Eigentümerin des Turms über die Feststellung des StRH Wien informiert, welche zugesagt hat, den Turm von einer Statikerin bzw. einem Statiker überprüfen zu lassen und gegebenenfalls Maßnahmen zu setzen. Verkehrssicherungspflichten treffen nach dem Gesetz die jeweilige Besitzerin bzw. den jeweiligen Besitzer. Besitzerin bzw. Besitzer des Werkes ist diejenige bzw. derjenige, die bzw. der die Sache auf eigene Rechnung führt und die Verfügungsgewalt darüber hat. Dies trifft hier weder beim Turm noch bei der Eisenbahnanlage auf die Hafan Wien GmbH zu.

Gegenäußerung des StRH Wien:

Nach den Bestimmungen des vorwiegend im ABGB geregelten Schadenersatzrechtes besteht eine Verkehrssicherungspflicht für diejenige bzw. denjenigen, die bzw. der auf einem ihr bzw. ihm zu Verfügung stehenden Grund einen Verkehr für Menschen öffnet.

4.2.7 Darüber hinaus befand sich im Bereich des Verladeturms eine nicht abgedeckte Grube, die für Eisenbahnbedienstete bzw. auch für andere Personen, die die Eisenbahnanlagen betreten, wegen möglicher Stürze gefährlich sein kann. An einer anderen Stelle im Nahbereich des Verladeturms lag eine Schachtabdeckung schlecht am quadratischen Rahmen auf, was ebenfalls Unfälle auslösen hätte können.

4.2.8 Die Hafan Wien GmbH führte eine Abklärung mit der ÖBB-Infrastruktur AG durch. Dabei stellte sich heraus, dass die Schächte von der ÖBB-Infrastruktur AG nicht bzw. nicht mehr benötigt werden.

Die Schächte wurden daher lt. Mitteilung der Hafentor Wien GmbH vom 28. November 2022 zugeschüttet. Die Beseitigung der Gefahren wurde durch die Hafentor Wien GmbH belegt.

5. Ergebnisse von Begehungen

5.1 Der StRH Wien bemerkte bei einem Augenschein am 14. Jänner 2022 an der nördlichen Kaikante, dass ein Rettungsring aus dem Schutzgehäuse herausgefallen war. Der Gehäusedeckel lag auf dem unteren Plateau der Bergungstreppe.

5.2 Bei einer Begehung am 9. März 2022 stellte der StRH Wien fest, dass das Gehäuse für den Rettungsring ausgetauscht worden war. Der Deckel des ursprünglichen Rettungsrings lag immer noch am unteren Plateau der Bergungstreppe. Bei einer weiteren Begehung am 20. Oktober 2022 lagen der Deckel des neuen Gehäuses und ein großer Teil der schwimmfähigen Leine am Boden.

Die in den Gehäusen enthaltenen Halter entsprechen nicht den Anforderungen gemäß ÖNORM EN 14145 - „Halter für Rettungsringe“ (Ausgabe: 2003-06-01), was sie bei vorhandenem Deckel technisch auch nicht müssten. Bei fehlendem Gehäusedeckel kommt es auf die Eigenschaften der Halter an, wie lange es dauert, bis der Rettungsring durch Witterungseinflüsse aus dem Gehäuse fällt und in weiterer Folge verloren gehen kann. Normgemäße Halter weisen eine Tiefe zum Einhängen von 150 mm auf und sind auf die Aufnahme von Rettungsringen, die der ÖNORM EN 14144 - „Rettungsringe, Anforderungen, Prüfungen“ (Ausgabe: 2003-06-01) entsprechen, abgestimmt.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl der Hafentor Wien GmbH im Hafentor Albern, geeignete Vorkehrungen zu treffen, damit die erforderlichen Rettungsringe gemäß § 8 Abs. 4 SchAVO jederzeit gut sichtbar, leicht erreichbar und gebrauchsbereit gehalten werden.

Stellungnahme der Hafentor Wien GmbH:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Es werden Rettungsringe eingesetzt, die jederzeit gut sichtbar, leicht erreichbar und gebrauchsbereit sind.

5.3 Bei der Besichtigung des neuen Hafentors am 20. Oktober 2022 durch den StRH Wien war ein Rettungsring auf einem Gestänge provisorisch angebracht. Zu diesem Zeitpunkt lag eine behördlich bewilligte Betriebsordnung noch nicht vor (vgl. Punkt 3.4.11), die bereits auf die baulichen Änderungen des Hafentors eingegangen wäre und diese berücksichtigt hätte. Durch das Hafentor neu

hinzugekommene Rettungsringe waren daher noch nicht im Lageplan zur Betriebsordnung eingetragen. Die provisorische Anbringung des Rettungsringes entsprach nicht den Anforderungen an Halter gemäß ÖNORM EN 14145.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl der Hafentor GmbH im Hafentor Albern, die provisorische Anbringung eines Rettungsringes beim Hafentor durch eine endgültige Anbringung unter Beachtung der geltenden Normen zu ersetzen. Die Position des Rettungsringes sollte im Lageplan zur neuen Betriebsordnung eingetragen sein.

Stellungnahme der Hafentor GmbH:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Der Rettungsring mit der provisorischen Anbringung wurde entfernt. Ein neuer Rettungsring wird im Rahmen der noch ausstehenden Kollaudierung positioniert und in die noch zu kollaudierende Betriebsordnung eingetragen.

5.4 In einer Feuerlöscherbox, die bei der Bergungstreppe an der nördlichen Kaikante angebracht war, befand sich am 20. September 2022 offensichtlich ein Wespennest, wie sich aus den laufenden Flugbewegungen der Wespen an der Einstiegsstelle ergab. Die Entnahme des Feuerlöschers wäre im Notfall gefährlich, da es dabei zu Wespenstichen kommen kann.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl der Hafentor GmbH, bei den laufenden Kontrollen der behördlich vorgeschriebenen Notfalleinrichtungen durch die Hafentormeister darauf zu achten, dass die Feuerlöscherboxen keine Wespennester aufweisen, damit die Feuerlöscher im Notfall gefahrlos entnommen werden können.

Stellungnahme der Hafentor GmbH:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Künftig werden bei den laufenden Überprüfungen der Hafeneinrichtungen durch die Hafentormeister die Feuerlöscherboxen kontrolliert.

5.5 Ein Telefonmast einer österreichischen Kommunikationsanbieterin für standortgebundene Telefonie im westlichen Bereich des Hafens Albern stand am 9. März 2022 deutlich schief. Außerdem zeigten die Betonfertigteile für die Aufnahme des Holzmastes Bruchstellen und Abplatzungen, wodurch deren Tragfähigkeit herabgesetzt und die in den Betonfertigteilen enthaltenen Torstähle z.T. freigelegt waren. Da ein Umstürzen des Telefonmastes nicht auszuschließen war, trat der StRH Wien an die Hafent Wien GmbH heran, um die erforderlichen Sofortmaßnahmen auszulösen. Die Hafent Wien GmbH ersuchte daraufhin die Kommunikationsanbieterin um unverzügliche Behebung der Mängel. Die Kommunikationsanbieterin entschied sich bei der Behebung für eine provisorische Abstützung des Holzmastes, die aus der Sicht der Kommunikationsanbieterin die Erfordernisse an die Standfestigkeit von Masten erfüllte. Das belegte ein Schreiben der Kommunikationsanbieterin an die Hafent Wien GmbH.

5.6 Bei einer Begehung am 1. September 2022 lag noch immer keine endgültige und dauerhafte Sanierung des Telefonmastes vor. Ein Gewindestab, der nach dem Anfertigen einer Bohrung im Holzmast schräg durch den Telefonmast geführt wurde, diente dazu, 2 schräge provisorische Betonstützen mit dem Holzmast zu verbinden. Der Gewindestab hatte eine im Verhältnis zum Loch im Betonfertigteil zu kleine Beilagscheibe, wodurch die Wirkung der Schraubverbindung auch in Anbetracht der durch den Eisenbahngüterverkehr eingebrachten Schwingungen herabgesetzt war. Außerdem blieben die vorhandenen Abplatzungen unbehandelt. Somit konnten die freiliegenden Torstahlstäbe weiter rosten.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl der Hafent Wien GmbH, im Rahmen ihrer Verkehrssicherungspflichten im Hafen Albern eine dauerhafte Sanierung des Telefonmastes im Weg der zuständigen Kommunikationsanbieterin zu erwirken.

Stellungnahme der Hafent Wien GmbH:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Das Erfordernis der dauerhaften Sanierung des Telefonmastes wird der Eigentümerin nochmals schriftlich mitgeteilt und auf den gegenständlichen StRH Wien-Bericht (nach Veröffentlichung) Bezug genommen, da die Verkehrssicherungspflicht nach ABGB die Besitzerin bzw. den Besitzer des Werkes trifft. Besitzerin bzw. Besitzer des Werkes ist diejenige bzw. derjenige, der die Sache auf eigene Rechnung führt und die Verfügungsgewalt darüber hat. Dies trifft nicht auf die Hafent Wien GmbH zu.

Gegenäußerung des StRH Wien:

Nach den Bestimmungen des vorwiegend im ABGB geregelten Schadenersatzrechtes besteht eine Verkehrssicherungspflicht für diejenige bzw. denjenigen, die bzw. der auf einem ihr bzw. ihm zu Verfügung stehenden Grund einen Verkehr für Menschen öffnet.

5.7 An einigen Stellen im Hafen Albern wurden Bäume gesetzt. Die Bäume wurden nicht ausreichend gepflegt und starben daher ab. Die Stützeinrichtungen für die Bäume waren z.T. desolat.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl der Hafent Wien GmbH, durch die Veranlassung geeigneter Pflegemaßnahmen dafür zu sorgen, dass neu gesetzte Bäume überleben können. Die Stützeinrichtungen der Bäume sollten über eine ausreichend lange Zeit wirksam bleiben.

Stellungnahme der Hafent Wien GmbH:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Die gegenständlichen Bäume werden im Rahmen des Bescheides (Erteilung der Bewilligung für Ersatzpflanzung) gesetzt und betreut. Die gegenständlichen Bäume wurden in der Kalenderwoche 5 des Jahres 2023 (Neupflanzung in der Winterperiode) neu gesetzt.

5.8 Der StRH Wien stellte bei Begehungen im Hafen Albern fest, dass verschiedene Teile, die von Verladeeinrichtungen der Getreidesilos stammten bzw. deren Herkunft z.T. nicht eindeutig nachvollzogen werden konnte, auf den Eisenbahnanlagen am südlichen Ufer des Hafenbeckens herumlagen.

5.9 Der StRH Wien stellte bei seinen Begehungen am 1. September 2022 und am 20. Oktober 2022 fest, dass das Gleis 31 am östlichen Ende des Holzumschlageplatzes im Nahbereich eines Prellbockes z.T. zugeschüttet war. Das Zuschütten kam offensichtlich durch Erdbewegungen, die von einem Radlader einer dort ansässigen Firma durchgeführt wurden, zustande. Die Firma war auf die Bereitstellung von Erden spezialisiert. Die Gleisanlage wurde einige Wochen nicht gesäubert. Die Abbildung 4 zeigt diesbezüglich den Zustand der Gleisanlage am 20. Oktober 2022. Eine ordnungsgemäße nicht zugeschüttete Gleisanlage ist für die einwandfreie Funktion eines Prellbockes bedeutend.

Teilweise zugeschüttete Gleisanlage im Bereich eines Prellbockes



Abbildung 4: Teilweise zugeschüttete Gleisanlage im Bereich eines Prellbockes

Quelle: StRH Wien

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl der Hafan Wien GmbH, im Rahmen ihrer Hafenaufsicht sicherzustellen, dass die Gleisanlagen durch die Bestand- und Baurechtsnehmenden und sonstigen Vertragspartnerinnen bzw. Vertragspartner der Hafan Wien GmbH durch Umschlaggüter, Gebäudeteile u.dgl. nicht verunreinigt werden, um einen sicheren Eisenbahngüterverkehr im Hafan Albern zu gewährleisten.

Stellungnahme der Hafan Wien GmbH:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Die Verunreinigung der Gleisanlagen wird der Eigentümerin der Gleisanlagen nochmals schriftlich mitgeteilt und auf den gegenständlichen StRH Wien-Bericht (nach Veröffentlichung) Bezug genommen.

Die Hafenaufsicht hat die schifffahrtsrechtliche Aufsicht über die Hafenanlagen, außerhalb der Hafenanlagen besteht als Hafenaufsicht keine Befugnis, Anordnungen zu treffen.

Gegenäußerung des StRH Wien:

Nach den Bestimmungen des vorwiegend im ABGB geregelten Schadenersatzrechtes besteht eine Verkehrssicherungspflicht für diejenige bzw. denjenigen, die bzw. der auf einem ihr bzw. ihm zu Verfügung stehenden Grund einen Verkehr für Menschen öffnet.

5.10 Auf mehreren Hafanliegenschaften waren provisorische Einfriedungen aufgestellt. Diese waren z.T. schlecht gegen Umfallen gesichert. Im Bereich des Schwergutzentrums war die Einfriedung teilweise auf die Gleisanlage gefallen, wie der StRH Wien am 14. Jänner 2022 feststellte. Dieses Zaunfeld wies einen starken Bewuchs durch eine Waldrebe auf, was bei Windeinwirkung zum Umfallen führen kann. Die Betreiberin des Schwergutzentrums vermutete wegen gelöster Schellenverbindungen zwischen den Zaunfeldern Vandalismus, wie aus dem Schriftverkehr zwischen Hafan Wien GmbH und der Betreiberin nach der Meldungslegung des Sachverhalts durch den StRH Wien an die Hafan Wien GmbH hervorging. Die Betreiberin sah die Notwendigkeit verstärkter Polizeikontrollen bzw. erforderlichenfalls die Notwendigkeit einer permanenten Videoüberwachung im Hafan Albern, um dem Vandalismus entgegenwirken zu können.

5.11 Die umgefallenen Zaunfelder wurden von der Betreiberin wiederaufgerichtet, die Waldrebe entfernt und die Betonblöcke, in deren vorgefertigten Löchern die Zaunfelder steckten, mit zusätzlichen Gewichten beschwert.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl der Hafan Wien GmbH, im Rahmen ihrer Hafenaufsicht sicherzustellen, dass an Eisenbahnanlagen angrenzende Einfriedungen bzw. Zaunanlagen der Bestand- und Baurechtsnehmenden und sonstigen Vertragspartnerinnen bzw. Vertragspartner der Hafan Wien GmbH eine ausreichende Standfestigkeit aufweisen, damit der Eisenbahngüterverkehr nicht beeinträchtigt oder gefährdet wird. Bewuchs von Zaunfeldern durch Kletterpflanzen wäre rechtzeitig zu entfernen.

Stellungnahme der Hafan Wien GmbH:

Die Einzäunung obliegt der Bestandnehmerinnen bzw. Bestandnehmer, ist aber in den Bestandverträgen nicht vorgeschrieben und daher freiwillig. Die Hafan Wien GmbH wird aber die Bestandnehmerinnen bzw. Bestandnehmer auf eventuellen Bewuchs hinweisen.

Die Hafenaufsicht hat die schifffahrtsrechtliche Aufsicht über die Hafenanlagen, außerhalb der Hafenanlagen besteht als Hafenaufsicht keine Befugnis, Anordnungen zu treffen.

Gegenäußerung des StRH Wien:

Nach den Bestimmungen des vorwiegend im ABGB geregelten Schadenersatzrechtes besteht eine Verkehrssicherungspflicht für diejenige bzw. denjenigen, die bzw. der auf einem ihr bzw. ihm zu Verfügung stehenden Grund einen Verkehr für Menschen öffnet.

6. Transport mit Schiffen

6.1 Die Hafan Wien GmbH führte Aufzeichnungen über die Schiffe, die im Hafan Albern beladen und entladen werden (s. Tabelle 3), und über die dabei umgeschlagenen Mengen (s. Tabelle 4).

Anzahl der Schiffe

	2018	2019	2020	2021
Entladene Schiffe	53	26	17	28
Beladene Schiffe	38	43	36	48
Insgesamt	91	69	53	76

Tabelle 3: Anzahl der Schiffe
Quelle: Hafен Wien GmbH

Mit Schiffen umgeschlagene Mengen in t

	2018	2019	2020	2021
Entladene Schiffe	30.175	14.071	9.436	20.825
Beladene Schiffe	32.561	43.456	31.120	45.719
Insgesamt	62.736	57.527	40.556	66.544

Tabelle 4: Mit Schiffen umgeschlagene Mengen in t
Quelle: Hafен Wien GmbH

6.2 Der StRH Wien nahm Einschau in die Aufzeichnungen über Schiffe im Hafен Albern. Im Betrachtungszeitraum wurden Stahlcoils, Maschinenteile und Turmsegmente für Windkraftanlagen sowie 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.

6.3 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 untersucht u.a. schwere Unfälle und versucht deren Ursachen zu finden. Die Untersuchungen werden mit Berichten abgeschlossen, die zu veröffentlichen sind.

6.4 Als schwerer Unfall im Bereich der Schiffahrt gilt gemäß Unfalluntersuchungsgesetz 2005 jedes Ereignis, bei dem mindestens 1 Person getötet worden ist oder mindestens 5 Personen schwer verletzt worden sind. Zu einem schweren Unfall zählen weiters Ereignisse, bei denen ein unfallbeteiligtes Schiff erheblich beschädigt worden ist oder die Infrastruktur bzw. die Umwelt einen Schaden in der Höhe von mindestens 2 Mio. EUR genommen hat.

6.5 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.

6.6 Der StRH Wien nahm am 10. Oktober 2022 Einschau in die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes veröffentlichten Berichte. Für die Jahre 2018 bis 2021 waren keine Berichte über schwere Unfälle und Vorfälle veröffentlicht worden. Für den Betrachtungszeitraum waren somit auch keine schweren Unfälle und Vorfälle aus allen Wiener Häfen dokumentiert.

7. Eisenbahntransport

7.1 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 Superädikaten an die damaligen ÖBB übertragen. Die damaligen ÖBB verpflichteten sich in weiterer Folge zur Erhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen einschließlich der vorhandenen Wegübergänge und Verschiebebahnsteige, sofern das die Betriebsabwicklung erfordert.

7.2 Der Vertrag wurde auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Hinsichtlich der darin enthaltenen wechselseitigen Verpflichtungen wurde ein gegenseitiger Kündungsverzicht 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 damaligen ÖBB einen Pauschalbetrag von 75 Mio. ATS exkl. USt. Das entspricht ohne Indexanpassung rd. 5,45 Mio. EUR.

7.3 Im Vorbericht (s. Punkt 1.5) war der damaligen Wiener Hafens Betriebs - GmbH & Co KG empfohlen worden, bei Nicht-Einhalten der von den damaligen ÖBB eingegangenen Verpflichtung zur Erhaltung der Gleisanlagen geeignete Maßnahmen zu setzen, um einen vertragskonformen sowie sicheren Eisenbahngüterverkehr im Hafen Albern zu erreichen. Zu den Maßnahmen zählten schriftliche Meldungen über offensichtliche sicherheitstechnische Missstände. Die Wiener Hafens Betriebs - GmbH & Co KG hatte sich in ihrer Stellungnahme zur damaligen Empfehlung des StRH Wien bereiterklärt, quartalsweise Kontrollbegehungen der Gleisanlagen durchzuführen und etwaige Missstände an die Fahrdienstleitung und an das Strecken- und Bahnhofsmanagement schriftlich zu melden.

7.4 Am 20. Februar 2019 fand bei der ÖBB-Infrastruktur AG aus Anlass des Vorliegens von Prüfungsergebnissen des Vorberichts (s. Punkt 1.5) über den Zustand der Gleisanlagen eine Besprechung zwischen der für den Hafen Albern zuständigen Abteilung für Anlagentechnik des Geschäftsbereiches Streckenmanagement und Anlagenentwicklung der ÖBB-Infrastruktur AG und der damaligen Wiener Hafens Betriebs - GmbH & Co KG statt. Dabei wurde vereinbart, dass der Hafensmeister über den Termin der nächsten Messwagenfahrt verständigt wird, um an dieser teilnehmen zu können. Außerdem

sollte künftig der Hafenmeister über die Ergebnisse der Inspektionen der ÖBB-Infrastruktur AG informiert werden.

7.5 Bereits wenige Tage nach der Besprechung wurden die Gleisanlagen im Hafen Albern von einem Prüflingenieur und einem Fachkoordinator der ÖBB-Infrastruktur AG im Beisein des Hafenmeisters begangen. Alle Gleise und Weichen wurden mit einem elektronischen Handmesswagen befahren. Dieser misst die Spurweite der Schienen und die Gleislage mit den Parametern Längshöhe, Richtung, Überhöhung und Verwindung.

7.6 Bei der am 27. Februar 2019 stattgefundenen Begehung wurden augenscheinlich die schon bekannten Mängel am Umfahrgleis 1a zwischen den Weichen 127 und 171 sowie den Gleisen 34 und 35 aufgefunden. Es handelte sich dabei um einen schon im Jahr 2018 provisorisch behobenen Schienenbruch, wobei ein Schienenstück eingesetzt und verlascht worden war, und um einige gerissene Stegfußteile an den Zweiblockbetonschwellen. Diese Fehler stellten aus der Sicht der ÖBB-Infrastruktur AG zum Zeitpunkt der Begehung keine Betriebsgefahr dar. Ansonsten wurden augenscheinlich keine Mängel festgestellt. Bei der Befahrung mit dem Handmesswagen wurden mehrere Abweichungen der Gleislage festgestellt. Diese wären in weiterer Folge durch händische oder maschinelle Gleisstopfungen zu beheben.

7.7 Zusammenfassend stellte der Prüflingenieur der ÖBB-Infrastruktur AG fest, dass einige augenscheinliche und mit dem Handmesswagen gemessene Mängel vorlagen. Generell wären die Gleise und die Weichen aber für die damalige Nutzung mit einer Maximalgeschwindigkeit von 10 km/h in einem überwiegend guten Zustand. Bestehende Mängel würden durch die ÖBB-Infrastruktur AG bis Ende Mai 2019 behoben werden. Außerdem wären durch die Inspektionen und technischen Überprüfungen sowie die Übermittlung der Ergebnisse an den zuständigen Hafenmeister eine regelmäßige und lückenlose Zustandsbewertung und somit die Sicherheit der Gleisanlagen gewährleistet. Zu den Inspektionen gehörten gemäß ÖBB-Regelwerken jährliche Begehungen aller Gleisanlagen und alle 2 Jahre Messungen mit dem Handmesswagen.

7.8 Bemerkenswert war, dass die örtliche Geschwindigkeit von 25 km/h der im Hafen Albern befindlichen Eisenbahnkreuzungen (vgl. Punkte 7.15 und 7.16) behördlich höher angesetzt war als die von der ÖBB-Infrastruktur AG angegebene Maximalgeschwindigkeit von 10 km/h. Wann die Maximalgeschwindigkeit mit 10 km/h festgelegt worden war, war dem StRH Wien nicht bekannt.

7.9 Wie die Einschau des StRH Wien ergab, erhielt die Hafen Wien GmbH von der ÖBB-Infrastruktur AG jedenfalls Berichte über Inspektionen von Weichen vom 26. Mai 2020 und vom 5. Jänner 2021 sowie eine Zusammenstellung von Weicheninspektionsblättern der Weichenrevision vom 10. Februar 2022. An dieser Stelle wird bemerkt, dass der Zustand der Weichen im Vorbericht (s. Punkt 1.5) nicht kritisiert worden war.

7.10 Da noch Unterlagen über die Zustandsbewertung der Gleisanlagen fehlten, wurden diese von der Hafan Wien GmbH am 14. Oktober 2022 urgiert. Laut Mitteilung der Hafan Wien GmbH lagen ihr diese mit Stand vom 28. November 2022 noch nicht vor.

7.11 Begehungen der Gleisanlagen durch den StRH Wien ergaben, dass die ÖBB-Infrastruktur AG seit dem Vorbericht (s. Punkt 1.5) im Hafan Albern große Investitionen getätigt hat. Die Abbildungen 5 und 6 zeigen beispielhaft Abschnitte von Gleisanlagen, die seit dem Vorbericht ausgetauscht worden waren. Der StRH Wien begrüßte diese Anstrengungen der ÖBB-Infrastruktur AG als wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Hafan Albern. Außerdem waren im Hafengelände neue Holzschwellen angeliefert und vorerst stoßweise gelagert worden, weshalb angenommen werden konnte, dass die Erneuerung der Gleisanlagen künftig fortgesetzt werden würde.

Ausgetauschte Gleisanlagen



Abbildungen 5 und 6: Ausgetauschte Gleisanlagen

Quelle: StRH Wien

7.12 Der StRH Wien stellte bei seinen Begehungen fest, dass an zahlreichen Stellen immer noch Mängel bei der Eisenbahninfrastruktur vorlagen. Im Bereich des südwestlichen Endes des Hafanbeckens, zeigte sich beispielsweise eine morsche Holzschwelle.

7.13 Die Abbildung 7 zeigt eine schadhafte Laschenverbindung und einen großen Abstand zwischen den Schienen. Die am Schienenkopf kurzzeitig vom StRH Wien aufgelegte 1-Euro-Münze dient zur

Abschätzung der Größe des Spaltes. Die in der Abbildung 8 dargestellten Schrauben zur Schienenbefestigung verloren aufgrund des morschen Holzes ihre Funktionstüchtigkeit.

Schadhafte Schienenbefestigungen



Abbildungen 7 und 8: Schadhafte Schienenbefestigungen

Quelle: StRH Wien

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl der Hafan Wien GmbH, bei im Rahmen der Hafenaufsicht festgestellten oder bei bekanntgewordenen Mängeln an den Gleisanlagen im Hafan Albern die Eigentümerin der Gleisanlagen (großes österreichisches Eisenbahninfrastrukturunternehmen) um Behebung der Mängel zu ersuchen.

Stellungnahme der Hafan Wien GmbH:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Bei bekanntgewordenen Mängeln an den Gleisanlagen wird die Eigentümerin der Gleisanlagen um die Behebung der Mängel ersucht. Zusätzlich werden der Eigentümerin die im Bericht ausgewiesenen Mängel nochmals schriftlich mitgeteilt und auf den gegenständlichen StRH Wien-Bericht (nach Veröffentlichung) Bezug genommen.

Die Hafenaufsicht hat die schifffahrtsrechtliche Aufsicht über die Hafenanlagen, außerhalb der Hafenanlagen besteht als Hafenaufsicht keine Befugnis, Anordnungen zu treffen.

Gegenäußerung des StRH Wien:

Nach den Bestimmungen des vorwiegend im ABGB geregelten Schadenersatzrechtes besteht eine Verkehrssicherungspflicht für diejenige bzw. denjenigen, die bzw. der auf einem ihr bzw. ihm zu Verfügung stehenden Grund einen Verkehr für Menschen öffnet.

7.14 Die Menge und die genaue Art des Umschlags mit der Eisenbahn im Hafan Albern war der Hafan Wien GmbH lt. ihrer Angabe nicht bekannt. Diese Geschäftstätigkeit wurde direkt zwischen der Rail Cargo Austria AG der ÖBB und den im Hafan Albern tätigen Fremdfirmen abgewickelt, wodurch die Hafan Wien GmbH nicht involviert war.

7.15 Der Bescheid der MA 64 - Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht über die Sicherung der im Hafan Albern vorhandenen öffentlichen Eisenbahnkreuzungen an der 1. Molostraße (Bahn-km 2,599 und 2,745) und an der 2. Molostraße (Bahn-km 2,218) vom 30. Juni 2021 enthielt Angaben über die Zugfrequenzen und die örtlichen Geschwindigkeiten. Die örtliche Geschwindigkeit der Bahn betrug auf beiden Eisenbahnkreuzungen 25 km/h. Auf den eingleisigen Eisenbahnkreuzungen (Bahn-km 2,599 und 2,745) war mit einer Verschiebung pro Woche zu rechnen. Die Eisenbahnkreuzung (Bahn-km 2,218) wies 3 Gleise auf, wobei die Zugfrequenz auf den Gleisen 1H und 11 mit einer Verschiebung pro Woche und auf dem Gleis 1A mit einer Verschiebung pro Tag angegeben war. Laut ÖBB-Infrastruktur AG hatte es auf den genannten Eisenbahnkreuzungen keine Unfälle gegeben. Aufgrund der Gegebenheiten legte die Behörde nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse die Sicherung der Eisenbahnkreuzung durch Bewachung und Regelung des Straßenverkehrs durch Armzeichen fest.

7.16 Da es am Hafengelände neben den genannten Eisenbahnkreuzungen noch weitere frei zugängliche Eisenbahnkreuzungen gab, ersuchte der StRH Wien am 16. März 2022 die MA 64 - Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht um Vorlage der zugehörigen eisenbahnrechtlichen Bescheide über die Art der Sicherung. Die MA 64 - Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht stellte fest, dass es für diese Eisenbahnkreuzungen keine Sicherheitsbescheide gab. Deren Ausstellung wäre für nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge auch nicht vorgesehen. Um abschließend feststellen zu können, ob die gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen öffentlich sind und daher die Art der Sicherung bescheidmäßig vorzuschreiben ist, hielt die MA 64 - Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht daher am 20. April 2022 eine Augenscheinsverhandlung ab. Diese ergab, dass die Eisenbahnkreuzungen beim Friedhof der Namenlosen (Bahn-km 3,177, südwestlich vom Friedhof) und (Bahn-km 3,180, nordwestlich vom Friedhof) aufgrund ihrer allgemeinen Zugänglichkeit als öffentlich einzustufen waren, wenngleich sie in einer Liste der ÖBB-Infrastruktur AG mit einem Aktualisierungsdatum vom 23. November 2007 als nicht öffentlich geführt worden waren. Aufgrund der Verwendung der Gleise für den Verschub legte der Bescheid der MA 64 - Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht vom 20. Mai 2022 die Bewachung als geeignete Sicherung für die beiden Eisenbahnkreuzungen fest. Das Bewachungspersonal war für die Bewachung der Eisenbahnkreuzung nach den Bestimmungen der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung aufzustellen. Die örtliche Geschwindigkeit auf der Bahn wurde im Bereich der beiden Eisenbahnkreuzungen mit 25 km/h angegeben. Laut Bescheid betrug die Zugfrequenz nordwestlich vom Friedhof 2 Überfahrten pro Tag, südwestlich vom Friedhof 2 Überfahrten pro Monat. Laut ÖBB-Infrastruktur AG hatte es auf den genannten Eisenbahnkreuzungen keine Unfälle gegeben.

7.17 Des Weiteren stellte die MA 64 - Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht im Zuge des Ortsaugenscheins vom 20. April 2022 fest, dass die beiden Eisenbahnkreuzungen in Bahn-km 2,827 (1. Molostraße, südlich des Hafenbeckens) und in Bahn-km 2,474 (2. Molostraße, nördlich des Hafenbeckens) als nicht-öffentlich anzusehen sind. Für die Erhaltung und Erneuerung der vorhandenen Eisenbahnübergänge waren gemäß Vertrag (s. Punkt 7.1) die nunmehrige ÖBB-Infrastruktur AG zuständig. Diese nicht-öffentlichen Eisenbahnübergänge können für Notfälle im Hafenbecken und auf den Eisenbahnanlagen von Bedeutung sein, da sie eine befahrbare Verbindung von der 1. Molostraße zur südlichen Kaikante bzw. von der 2. Molostraße zur nördlichen Kaikante und den dort befindlichen Bergungstreppen bilden. Die Eisenbahnübergänge waren daher im Lageplan zur Betriebs- und Brandschutzordnung für den Hafen Albern mit Stand vom März 2013 als Feuerwehrezufahrten gekennzeichnet. Die Feuerwehrezufahrten führten zur Kaikante, wo sich Rettungsringe und Bergungstreppen befanden. Der Lageplan war bereits vom Ingenieurkonsulenten für Bauwesen unterschrieben.

7.18 Die damalige Wiener Hafen, GmbH & Co KG fragte bei der Prüfstelle für Brandschutztechnik des österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes GmbH an, ob die Feuerwehrezufahrt an der 1. Molostraße zum Hafenbecken notwendig ist. Der Beweggrund war, dass eine Getreidesilobetreiberin im Jahr 2013 einen Zubau vorhatte, wodurch Einsatzfahrzeuge nicht mehr die Feuerwehrezufahrt über die 1. Molostraße zur Kaikante, wo sich eine Bergungstreppe befand, nützen hätten können. Der Sachverständige der Prüfstelle führte damals u.a. aus, dass die bestehende Zufahrtsmöglichkeit von

der Südseite zum Hafenbecken einsatztaktisch wertlos sei, da er die im Bereich der Feuerwehrezufahrt befindlichen Gleise jahrelang praktisch immer durch Waggons verstellt vorgefunden hatte. Aufgrund der Ausführungen des Sachverständigen strich der Ingenieurkonsulent für Bauwesen im Lageplan die Feuerwehrezufahrt von der 1. Molostraße zur südlichen Kaikante, wodurch die dort befindliche Bergungstreppe keine Straßenanbindung mehr hatte. Der dahingehend abgeänderte Lageplan zur Betriebsordnung mit Stand vom August 2013 wurde der MA 58 - Wasserrecht zugeführt und führte dort am 4. September 2013 zur Bewilligung der Betriebsordnung ohne Feuerwehrezufahrt.

7.19 Der StRH Wien überprüfte am 14. Jänner 2022, am 9. März 2022, am 6. Mai 2022, am 1. September 2022, am 20. September 2022 und am 17. Oktober 2022 die ursprünglich vorgesehene Feuerwehrezufahrt an dem baulich immer noch vorhandenen nicht-öffentlichen Eisenbahnübergang in Bahn-km 2,827. Der Eisenbahnübergang war an 5 Tagen zur jeweiligen Uhrzeit der vorgenommenen Überprüfungen auf allen 4 Gleisen frei, wie die spätere Durchsicht der Fotodokumentation ergab. Am 9. März 2022 waren 3 Gleise frei. Auf einem Gleis verstellte ein Waggon den nicht-öffentlichen Eisenbahnübergang, wodurch ein eventuell erforderlicher Feuerwehreinsatz zu der dort an der Kaikante vorhandenen Bergungstreppe beeinträchtigt gewesen wäre.

7.20 Aus der Sicht des StRH Wien treffen die damaligen Umstände, die im Jahr 2013 zum Auflösen einer vorhandenen Feuerwehrezufahrt geführt haben, nicht mehr in dem damals aufgezeigten Ausmaß zu. Weder kam es zum damals beabsichtigten Zubau der Getreidesilobetreiberin, für den die Feuerwehrezufahrt im Weg gewesen wäre, noch waren die Gleise zu den Überprüfungszeitpunkten immer durch Waggons verstellt. Da die Erstellung einer neuen Betriebsordnung für den Hafen Albern inzwischen u.a. durch die Errichtung des Verschlussbauwerkes ohnehin erforderlich geworden war (s. Punkt 3.4.11), wäre die Situation bei der ehemaligen Feuerwehrezufahrt aus der Sicht des StRH Wien neu zu beleuchten.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl der Hafent Wien GmbH, für die Beantragung der neuen Betriebsordnung für den Hafen Albern bei der MA 58 - Wasserrecht vorweg zu prüfen, ob die ursprünglich vorhandene Feuerwehrezufahrt im Bereich des noch bestehenden nicht-öffentlichen Eisenbahnübergangs in Bahn-km 2,827, der zur Bergungstreppe führt, für Einsatzkräfte erforderlich ist. Sollte tatsächlich keine Notwendigkeit einer Feuerwehrezufahrt an dieser Stelle bestehen, dann sollte auch geprüft werden, ob die nunmehrige ÖBB-Infrastruktur AG aus der Erhaltungspflicht für den nicht-öffentlichen Eisenbahnübergang zu entlassen ist.

Stellungnahme der Hafan Wien GmbH:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Es wird die Beurteilung der Prüfstelle für Brandschutztechnik für die ursprünglich vorhandene Feuerwehrezufahrt der MA 68 - Feuerwehr und Katastrophenschutz vorgelegt und um Stellungnahme ersucht. Diese wird dann bei der MA 58 - Wasserrecht angezeigt. Diese daraus resultierende Beurteilung wird in der künftigen Betriebsordnung abgebildet.

7.21 Der StRH Wien nahm am 27. Jänner 2022 Einschau in die veröffentlichten Berichte über Vorfälle mit Eisenbahnen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes. Diese ergab, dass für den Hafan Albern weder Ergebnisse von Vorverfahren von Sicherheitsuntersuchungen noch Sicherheitsuntersuchungen aufgrund schwerer Unfälle im prüfungsrelevanten Zeitraum ab dem Jahr 2018 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 5 Personen schwer verletzt werden.

7.22 Schwere Unfälle wären vom Eisenbahnunternehmen gemäß Eisenbahngesetz 1957 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 wird davon ausgegangen, dass im Hafan Albern für den genannten Zeitraum keine schweren Unfälle im Eisenbahnbetrieb aufgetreten sind.

7.23 Im Hafan Albern wurden auf den Gleisanlagen Verschmutzungen mit Getreide festgestellt (s. Abbildung 9).

Verschmutzungen der Gleisanlagen mit Getreide

Abbildung 9: Verschmutzungen der Gleisanlagen mit Getreide

Quelle: StRH Wien

7.24 Das auf den Gleisanlagen verstreute Getreide zog Tauben an (s. Abbildungen 10 und 11). Diese hielten sich z.T. auf Verladeeinrichtungen über den Gleisanlagen auf und ließen auf den Gleisanlagen Taubenkot (s. Abbildung 12) zurück.

Tauben auf Eisenbahnanlagen im Hafen Albern



Abbildungen 10, 11 und 12: Tauben auf Eisenbahnanlagen im Hafen Albern

Quelle: StRH Wien

7.25 Auf Befragen durch den StRH Wien teilte die Hafen Wien GmbH mit, dass verstreute Getreidekörner, wenn sie die Anlage beeinträchtigen würden, und die Verschmutzung der Hafen Wien GmbH durch die Eisenbahnbetreiberin auch mitgeteilt wird, von der Verursacherin bzw. vom Verursacher zu entfernen sind. Die Vermeidung von Schlaf- und Brutplätzen von Tauben wäre lt. Mitteilung der Hafen Wien GmbH Angelegenheit der Besitzerinnen bzw. Besitzer der betroffenen Verladeeinrichtungen. Taubenkot müsste aus der Sicht der Hafen Wien GmbH von den Gleisanlagen nicht entfernt werden, da es sich dort um eine Wiese handeln würde.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl der Hafan Wien GmbH, im Rahmen der Hafenaufsicht dafür zu sorgen, dass Verunreinigungen von Gleisanlagen mit landwirtschaftlichen Produkten etwa mit Getreidekörnern von den Verursacherinnen bzw. Verursachern entfernt werden, um beispielsweise Tauben die Nahrungsgrundlage im Hafan Albern zu entziehen. Außerdem wäre zu prüfen, wie erreicht werden kann, dass sich die Verladeeinrichtungen über den Gleisanlagen nicht als Aufenthaltsplätze für Tauben eignen, um darunterliegende Ansammlungen von Taubenkot zu vermeiden.

Stellungnahme der Hafan Wien GmbH:

Die Eisenbahnanlage ist nicht im Eigentum der Hafan Wien GmbH. Die Betreiberinnen bzw. die Betreiber der Siloanlagen entfernen bereits den Großteil der Körner; aufgrund des Gleisbetts ist eine Reinigung nicht zu 100 % möglich.

Angemerkt wird, dass die Hafenaufsicht nach dem Gesetz die schiffrechtsrechtliche Aufsicht über die Hafeneinrichtungen an der Donau betrifft, außerhalb der Hafenanlagen besteht als Hafenaufsicht keine Befugnis, Anordnungen zu treffen oder in fremdes Eigentum einzugreifen. Nach den Bestimmungen des ABGB trifft die Verkehrssicherungspflicht die jeweilige Besitzerin bzw. den jeweiligen Besitzer des Werkes. Besitzerin bzw. Besitzer des Werkes ist diejenige bzw. derjenige, die bzw. der die Sache auf eigene Rechnung führt, diese bzw. dieser hat auch die Pflicht, dafür Sorge zu tragen, dass keine Schäden durch ihr bzw. sein Eigentum entstehen. Dies trifft nicht auf die Hafan Wien GmbH zu.

Gegenäußerung des StRH Wien:

Nach den Bestimmungen des vorwiegend im ABGB geregelten Schadenersatzrechtes besteht eine Verkehrssicherungspflicht für diejenige bzw. denjenigen, die bzw. der auf einem ihr bzw. ihm zu Verfügung stehenden Grund einen Verkehr für Menschen öffnet.

8. Straßenverkehr

8.1 Straßenverkehrsausrüstung

8.1.1 Der damaligen Wiener Hafen, GmbH & Co KG war im Vorbericht (s. Punkt 1.5) empfohlen worden, die im Hafen Albern vorhandenen Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen gesamthaft zu erfassen. Dabei wäre u.a. deren Aufstellung bzw. Anbringung auf ihre verkehrsrechtliche bzw. verkehrstechnische Richtigkeit und Notwendigkeit hin zu überprüfen gewesen. Außerdem war der damaligen Wiener Hafen, GmbH & Co KG im Vorbericht (s. Punkt 1.5) empfohlen worden, den Zustand der Straßenverkehrsausrüstung regelmäßig einer Sichtprüfung zu unterziehen.

8.1.2 Die Hafen Wien GmbH legte dem StRH Wien einen Plan über Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen im Hafen Albern vor. Der Plan war von einem Ingenieurbüro für Verkehrsplanungen im Jahr 2019 erstellt worden. In Übereinstimmung mit dem Plan war beispielsweise bei der Einfahrt in den Hafen Albern ein Fahrverbot gemäß § 52 lit. a Z. 1 StVO. 1960 ausgenommen „Berechtigte, Anrainerverkehr und Friedhofsbesucher“ sowie eine Zonenbeschränkung mit 30 km/h gemäß § 52 lit. a Z. 11a StVO. 1960 aufgestellt (s. Abbildung 13). Mit durchgezogenen Randlinien wurde zum Schutz der Fußgängerinnen bzw. Fußgänger im Hafen Albern ein Fußweg markiert.

Markierter Fußweg auf der 1. Molostraße



Abbildung 13: Markierter Fußweg auf der 1. Molostraße

Quelle: StRH Wien

8.1.3 Gemäß Punkt 3.3.12 der Betriebsordnung des Hafens Albern vom August 2013 war das Betreten und Befahren des Hafens durch Unbefugte verboten. Als befugt und berechtigt galten 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, waren somit lt. Betriebsordnung weder befugt noch berechtigt, den Hafen Albern zu betreten oder zu befahren. Dieser Widerspruch zu den aufgestellten Verkehrszeichen bei der Hafeneinfahrt war der Hafen Wien GmbH bekannt, wie sie dem StRH Wien mitteilte. Für die auch deshalb notwendig gewordene Neugestaltung der Betriebsordnung wartete die Hafen Wien GmbH die aufgrund der Errichtung des Verschlussbauwerkes erforderlichen Bewilligungen ab, um die erforderliche Richtigstellung vorzunehmen (vgl. 3.4.11).

8.1.4 Die Verkehrszeichen befanden sich im Hafen Albern in einem guten Zustand, wie der StRH Wien bei seinen Begehungen feststellte. Da Bodenmarkierungen mit der Zeit verblasen, müssen sie von Zeit zu Zeit erneuert werden. Im April 2022 wurden die Bodenmarkierungen im Hafen Albern aus diesem Grund aufgefrischt und waren danach ebenfalls in einem guten Zustand. Aufgrund des vorgefundenen Zustandes der Straßenverkehrsausrüstung wurde davon ausgegangen, dass die diesbezüglichen Sichtprüfungen durch die Hafen Wien GmbH ordnungsgemäß waren.

8.2 Friedhof der Namenlosen

8.2.1 Der Friedhof der Namenlosen stellt ein bemerkenswertes Kulturgut dar, das dem Gedenken an verstorbene Personen dient, die von der Donau in den vergangenen Jahrhunderten angeschwemmt worden waren. Der Friedhof befindet sich am Hafengelände und ist für Befugte mit dem Auto über die 1. Molostraße erreichbar.

8.2.2 Der damaligen Wiener Hafen, GmbH & Co KG war im Vorbericht (s. Punkt 1.5) empfohlen worden, ein Sicherheitskonzept für Privatpersonen am Hafengelände auszuarbeiten. Dieses Sicherheitskonzept hätte u.a. klären sollen, 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.

8.2.3 Das zu diesem Zweck von der damaligen Wiener Hafen, GmbH & Co KG beauftragte Ingenieurbüro für Verkehrsplanungen erstellte im Jahr 2019 einen Plan für die neue Führung des Verkehrs für Fußgängerinnen bzw. Fußgänger zum Friedhof der Namenlosen. Um Konfliktsituationen mit dem Betriebsverkehr des Hafens zu vermeiden, schlug das Ingenieurbüro in seinem Sicherheitskonzept vor, den Weg von der Bushaltestelle Alberner Hafen der Linien 76A und 76B über den hinteren Hochwasserschutzdamm zum Friedhof der Namenlosen zu führen. Das Sicherheitskonzept wurde umgesetzt. Dafür waren u.a. die Aufstellung von Wegweisern, die Errichtung von Stiegenanlagen und die Befestigung von Wegen erforderlich. Am 14. Jänner 2022 befand sich der neu errichtete Weg am

Damm neben dem Friedhof der Namenlosen in einem guten Zustand. Am 20. Oktober 2022 machte der Weg aber einen ungepflegten Eindruck. Ein umgefallener Baum war nicht entfernt worden, wodurch die Fußgängerinnen bzw. Fußgänger ausweichen mussten.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl der Hafan Wien GmbH, den Fußweg von der Bushaltestelle Alberner Hafan zum Friedhof der Namenlosen durch geeignete Pflegemaßnahmen dauerhaft in einem ordentlichen Zustand zu halten.

Stellungnahme der Hafan Wien GmbH:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Der Fußweg von der Bushaltestelle Alberner Hafan zum Friedhof der Namenlosen wird durch geeignete Pflegemaßnahmen dauerhaft in einem ordentlichen Zustand gehalten.

8.2.4 Die Hafan Wien GmbH errichtete im Bereich des Friedhofs der Namenlosen 2 Parkplätze, die für die Verwendung durch Friedhofsbesuchende vorgesehen waren.

9. Einsätze

9.1 Vorfälle im Hafan Albern

9.1.1 Der StRH Wien ersuchte die MA 68 - Feuerwehr und Katastrophenschutz um Übermittlung von Berichten über Einsätze in den Hafan Albern in den Jahren 2018 bis 2021. Die Durchsicht der am 8. Februar 2022 übermittelten Unterlagen zeigte, dass die MA 68 - Feuerwehr und Katastrophenschutz insgesamt 5-mal zu einem Einsatz im Hafan Albern ausrücken musste.

9.1.2 Durch einen Wasserschaden aufgrund eines Starkregens kam es am 2. September 2018 in einem vermieteten Gebäude in der Nacht zu einem Täuschungsalarm eines Brandmelders. Am 29. Oktober 2020 löste ein Brandmelder wegen einer angebrannten Speise in einem vermieteten Bürogebäude aus. Am 16. Dezember 2020 löste ein Brandmelder in einem Lagergebäude aus. Eine Gefährdung wurde dabei nicht festgestellt. Am 20. Jänner 2021 kam es durch Flämmarbeiten am Dach einer Halle zu einem Täuschungsalarm eines Brandmelders. Die Feuerwehr veranlasste jeweils die Rückstellung der Brandmelder. Die Vorfälle ereigneten sich in Bestand- bzw. Baurechtsobjekten. Für den Betrieb dieser Objekte sind aufgrund der bestehenden Verträge die Bestand- bzw. Baurechtsnehmenden zuständig.

9.1.3 Ein Polizeihubschrauber sichtete am 24. Dezember 2018 um 20.18 Uhr im Hafen Albern im Bereich des Friedhofs der Namenlosen unmittelbar vor der Einmündung in den Donaustrom eine im Wasser treibende Kranmulde. Die Feuerwehr zog die Mulde mit der Seilwinde eines Hilfeleistungslöschfahrzeuges aus dem Wasser und sicherte sie aufgrund des hohen Wasserstandes mittels Mehrzweckleine am Ufer an einem Baum. Die Schifffahrtsaufsicht Wien des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie war über den Vorfall informiert worden. Über die Schleuse Freudenau wurde von ihr bis zum Abschluss des Feuerwehreinsatzes eine Schifffahrtssperre verhängt, um eventuell mögliche Kollisionen zwischen Schiffen und der Mulde zu verhindern. Die Hafen Wien GmbH war über den Vorfall nicht informiert worden. Die Hafen Wien GmbH nahm den ihr vom StRH Wien vorgelegten Einsatzbericht der MA 68 - Feuerwehr und Katastrophenschutz zum Anlass, nachträglich mit der Schifffahrtsaufsicht Wien über den Vorfall Kontakt aufzunehmen. Laut Hafen Wien GmbH wurde vermutet, dass die Mulde aus dem Strömungsbereich der Donau angeschwemmt worden war. Meldungen über im Hafen Albern verloren gegangene Mulden waren bei der Hafen Wien GmbH nicht eingegangen.

9.1.4 Aus den Einsatzberichten der MA 68 - Feuerwehr und Katastrophenschutz ließen sich aus der Sicht des StRH Wien keine Empfehlungen für zusätzliche durch die Hafen Wien GmbH zu veranlassende sicherheitstechnische Maßnahmen ableiten.

9.2 Motorschiff Eisvogel

9.2.1 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.

9.2.2 Für den Eisbrechdienst war das MS Eisvogel vorgesehen. Es 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.

9.2.3 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 im Betrachtungszeitraum durchgehend gegeben. Die zum Zeitpunkt der Prüfung durch den StRH Wien letztgültige wiederkehrende Untersuchung durch eine Untersuchungskommission hatte am 16. März 2018 stattgefunden. Das Untersuchungsergebnis war positiv. Das Schiffszeugnis war bis zum 15. März 2023 gültig. Vor Ablauf dieser Frist ist eine weitere wiederkehrende Überprüfung anzusetzen, um die Gültigkeit des Schiffszeugnisses aufrechterhalten zu können.

9.2.4 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.

9.2.5 Das MS Eisvogel musste im Betrachtungszeitraum im Hafen Albern nicht zu Arbeitseinsätzen wie beispielsweise zum Eisbrechen oder zur nautischen Unterstützung anderer Schiffe ausrücken.

10. Arbeitnehmerschutz beim Umschlag im Schwergutzentrum

10.1 Die damalige Wiener Hafen, 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 durfte die Bestandnehmerin zusätzlich zu einem mindestens 40 t schweren Teil vertragskonform auch leichtere Teile im Schwergutzentrum umschlagen.

10.2 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 war. Bei einem Binnenschiffumschlag sollte das Verladeteam aus mindestens 4 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. Die von der Bestandgeberin beim Umschlag zu erbringenden Leistungen sowie die zu zahlenden Entgelte wurden in einer eigenen Dienstleistungsvereinbarung geregelt.

10.3 Die Bestandnehmerin fungierte als Auftraggeberin für die Umschlagstätigkeit. Zur Durchführung des Umschlags bestellte sie das erforderliche Schiff bei einer Reederei und forderte das zusätzlich benötigte Personal bei der Hafen Wien GmbH an.

10.4 Das für Umschlagsarbeiten herangezogene Personal der Hafen Wien GmbH hatte die Sicherheitsregeln für den Arbeitnehmerschutz einzuhalten, die in Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumenten und in Unterweisungsunterlagen der Hafen Wien GmbH zusammengestellt waren.

10.5 Im Vorbericht (s. Punkt 1.5) war der damaligen Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG aufgrund von Beobachtungen mit Missständen empfohlen worden, dass deren Mitarbeitende bei Umschlagsarbeiten die erforderlichen persönlichen Schutzausrüstungen künftig verwenden und auf die genaue Einhaltung der Arbeitnehmerschutzbestimmungen

achten. In der Maßnahmenbekanntgabe vom Juni 2019 gab die geprüfte Einrichtung an, dass sie die Empfehlung umsetzen würde.

10.6 Der StRH Wien führte im Prüfungszeitraum an insgesamt 6 Tagen unangekündigte Kontrollgänge im Hafen Albern durch. Da an den betreffenden Tagen im Schwergutzentrum nicht umgeschlagen wurde, gelang es bei der Nachprüfung anders als bei den Prüfungshandlungen im Vorbericht (s. Punkt 1.5) nicht, die Einhaltung der Arbeitnehmerschutzbestimmungen durch die Hafenmitarbeitenden ohne Voranmeldung zu kontrollieren. Um dennoch zu Prüfungsergebnissen zu kommen, ersuchte der StRH Wien die Hafent Wien GmbH um Bekanntgabe von Umschlagsarbeiten im Schwergutzentrum. Am 17. Oktober 2022 teilte die Hafent Wien GmbH mit, dass im Jahr 2022 keine Umschlagsarbeiten im Schwergutzentrum mehr stattfinden würden. Eine Überprüfung im Prüfungszeitraum war daher nicht mehr möglich.

10.7 Laut Mitteilung der Hafent Wien GmbH gab es im Betrachtungszeitraum im Hafen Albern im eigenen Wirkungsbereich keinen meldepflichtigen Arbeitsunfall. 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 Allgemeines Sozialversicherungsgesetz Unfälle, bei denen eine Person getötet oder mehr als 3 Tage völlig oder teilweise arbeitsunfähig geworden ist, der zuständigen Trägerin bzw. dem zuständigen Träger der Unfallversicherung von der Arbeitgeberin zu melden. Gemäß ArbeitnehmerInnenschutzgesetz sind Arbeitgebende verpflichtet, dem Arbeitsinspektorat tödliche und schwere Unfälle unverzüglich zu melden, sofern nicht eine Meldung an die Sicherheitsbehörden erfolgt.

10.8 Der StRH Wien nahm eine stichprobenweise Einschau in Unterlagen über die Durchführung von Unterweisungen von Arbeitnehmenden vor. Die Unterlagen wurden von der Hafent Wien GmbH ordnungsgemäß geführt und gaben daher keinen Anlass zur Kritik.

10.9 Bei einer sicherheitstechnischen Begehung des Hafens Albern am 19. Oktober 2020 durch eine Sicherheitsfachkraft einer externen Prüfstelle im Beisein der Sicherheitsvertrauensperson der Hafent Wien GmbH wurde ein sicherheitstechnischer Mangel im Schwergutzentrum festgestellt. Bei stärkerem Regen wäre der Wasserablauf im Schwergutzentrum nicht gewährleistet gewesen, wodurch es im Winter zu Glatteisbildung kommen hätte können, die bei Umschlagarbeiten gefährlich sein kann. Die externe Prüfstelle empfahl daher als Maßnahme eine geeignete Sanierung. Solange die Sanierung nicht erfolgt sei, wäre das Schwergutzentrum lt. Sicherheitsfachkraft bei Glatteis zu sperren. Der Mangel wurde von der Hafent Wien GmbH lt. ihrer Mitteilung umgehend durch die Errichtung von 5 zusätzlichen Ablaufkanälen behoben.

10.10 Bei einer weiteren sicherheitstechnischen Begehung des Hafens Albern am 20. Mai 2021 stellte die Sicherheitsfachkraft einer externen Prüfstelle an der südlichen Kaikante beinahe über die komplette Kailänge Setzungen fest, die eine Stolpergefahr darstellten. Die Sicherheitsfachkraft wies

auf die im ungünstigsten Fall vorliegende Absturzgefahr ins Hafenbecken hin und empfahl eine Sanierung. Um die gefährlichen Stolperstellen abzudecken, beauftragte die Hafent Wien GmbH die Montage von Abdeckblechen über eine Länge von 630 m. Sie erfolgte im Jahr 2022 in 2 Bauphasen.

11. Feststellungen

Festzustellen war, dass die Hafent Wien GmbH noch während der Prüfung der Empfehlung des StRH Wien entsprach, eine Änderung des Gesellschaftsvertrages zu beschließen, wonach dem StRH Wien die Prüfung obliegt, ob bei Einrichtungen und Anlagen der Gesellschaft, von denen eine Gefahr für die Sicherheit des Lebens oder der Gesundheit von Menschen ausgehen kann, ausreichende, angemessene und ordnungsgemäße Sicherheitsmaßnahmen getroffen wurden (s. Punkt 1.4).

12. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Künftig wäre die laufende Überprüfung der Hafeneinrichtungen durch die Hafentmeister wieder im erforderlichen Ausmaß sowie wirkungsvoll durchzuführen (s. Punkt 3.5.4).

Stellungnahme der Hafent Wien GmbH:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Künftig werden die Hafentmeister die Hafeneinrichtungen laufend im erforderlichen Ausmaß überprüfen und eine Mängelaufstellung erstellen.

Empfehlung Nr. 2:

Um die Vorteile der Donauschifffahrt für einen umweltfreundlicheren Transport von Gütern zu fördern und die widmungsgemäße bzw. zweckgebundene Verwendung von Hafensliegenschaften sicherzustellen, wären künftige Verträge zur Nutzung von Hafensliegenschaften derart zu gestalten, dass ein Umschlag auf Schiffe für die Vertragspartnerinnen bzw. Vertragspartner angemessene monetäre Vorteile bringt. Die ausschließliche Verwendung des vergleichsweise umweltschädlicheren Straßenverkehrs zum An- und Abtransport von Gütern auf Hafensliegenschaften, die über das Hafenbecken an die Donau sowie an die Eisenbahn angeschlossen sind, sollte hingegen für die Vertragspartnerinnen bzw. Vertragspartnern der Hafen Wien GmbH zu angemessenen monetären Nachteilen führen (s. Punkt 4.1.14).

Stellungnahme der Hafen Wien GmbH:

Die Hafen Wien GmbH vergibt bzw. vergab Flächen an der Kai-kante nur mit Umschlagspönale, welche ein monetärer Anreiz für den Güterumschlag Wasser/Land bzw. Land/Wasser ist. Die letzte Betriebsansiedlung im Hafen Albern belegt dies, wobei im freiwilligen Bieterinnen- bzw. Bieterverfahren die Nutzung der Wasserstraße und der Schiene auch in die Entscheidung geflossen ist. Die jüngste Berichterstattung in der Tageszeitung Kurier vom 26. Jänner 2023 unterstreicht dies.

Empfehlung Nr. 3:

Den Verkehrssicherungspflichten beim schadhafte Verladeturm wäre nachzukommen, damit ein möglicher Eintritt von Schäden an Personen und Sachen abgewendet werden kann. Aufgrund der vorliegenden Schäden wäre die Vornahme einer Einsichtnahme in ein nachvollziehbares Gutachten über den Zustand des Verladeturms aus dem Fachgebiet der Baustatik durch die Hafen Wien GmbH erforderlich. Die Umsetzung der darin enthaltenen Maßnahmen wäre im Rahmen der Hafenaufsicht sicherzustellen (s. Punkt 4.2.6).

Stellungnahme der Hafan Wien GmbH:

Der Turm ist nicht im Eigentum der Hafan Wien GmbH. Die Hafan Wien GmbH hat die Eigentümerin des Turms über die Feststellung des StRH Wien informiert, welche zugesagt hat, den Turm von einer Statikerin bzw. einem Statiker überprüfen zu lassen und gegebenenfalls Maßnahmen zu setzen. Verkehrssicherungspflichten treffen nach dem Gesetz die jeweilige Besitzerin bzw. den jeweiligen Besitzer. Besitzerin bzw. Besitzer des Werkes ist diejenige bzw. derjenige, die bzw. der die Sache auf eigene Rechnung führt und die Verfügungsgewalt darüber hat. Dies trifft hier weder beim Turm noch bei der Eisenbahnanlage auf die Hafan Wien GmbH zu.

Gegenäußerung des StRH Wien:

Nach den Bestimmungen des vorwiegend im ABGB geregelten Schadenersatzrechtes besteht eine Verkehrssicherungspflicht für diejenige bzw. denjenigen, die bzw. der auf einem ihr bzw. ihm zu Verfügung stehenden Grund einen Verkehr für Menschen öffnet.

Empfehlung Nr. 4:

Es wären geeignete Vorkehrungen zu treffen, damit die erforderlichen Rettungsringe gemäß § 8 Abs. 4 SchAVO jederzeit gut sichtbar, leicht erreichbar und gebrauchsbereit gehalten werden (s. Punkt 5.2).

Stellungnahme der Hafan Wien GmbH:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Es werden Rettungsringe eingesetzt, die jederzeit gut sichtbar, leicht erreichbar und gebrauchsbereit sind.

Empfehlung Nr. 5:

Beim Hafentor wäre die provisorische Anbringung eines Rettungsringes durch eine endgültige Anbringung unter Beachtung der geltenden Normen zu ersetzen. Die Position des Rettungsringes sollte im Lageplan zur neuen Betriebsordnung eingetragen sein (s. Punkt 5.3).

Stellungnahme der Hafent Wien GmbH:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Der Rettungsring mit der provisorischen Anbringung wurde entfernt. Ein neuer Rettungsring wird im Rahmen der noch ausstehenden Kollaudierung positioniert und in die noch zu kollaudierende Betriebsordnung eingetragen.

Empfehlung Nr. 6:

Bei den laufenden Kontrollen der behördlich vorgeschriebenen Notfalleinrichtungen durch die Hafentmeister wäre darauf zu achten, dass die Feuerlöschboxen keine Wespennester aufweisen, damit die Feuerlöscher im Notfall gefahrlos entnommen werden können (s. Punkt 5.4).

Stellungnahme der Hafent Wien GmbH:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Künftig werden bei den laufenden Überprüfungen der Hafeneinrichtungen durch die Hafentmeister die Feuerlöschboxen kontrolliert.

Empfehlung Nr. 7:

Im Rahmen der Verkehrssicherungspflichten im Hafent Albern wäre eine dauerhafte Sanierung des Telefonmastes im Weg der zuständigen Kommunikationsanbieterin zu erwirken (s. Punkt 5.6).

Stellungnahme der Hafan Wien GmbH:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Das Erfordernis der dauerhaften Sanierung des Telefonmastes wird der Eigentümerin nochmals schriftlich mitgeteilt und auf den gegenständlichen StRH Wien-Bericht (nach Veröffentlichung) Bezug genommen, da die Verkehrssicherungspflicht nach ABGB die Besitzerin bzw. den Besitzer des Werkes trifft. Besitzerin bzw. Besitzer des Werkes ist diejenige bzw. derjenige, der die Sache auf eigene Rechnung führt und die Verfügungsgewalt darüber hat. Dies trifft nicht auf die Hafan Wien GmbH zu.

Gegenäußerung des StRH Wien:

Nach den Bestimmungen des vorwiegend im ABGB geregelten Schadenersatzrechtes besteht eine Verkehrssicherungspflicht für diejenige bzw. denjenigen, die bzw. der auf einem ihr bzw. ihm zu Verfügung stehenden Grund einen Verkehr für Menschen öffnet.

Empfehlung Nr. 8:

Durch die Veranlassung geeigneter Pflegemaßnahmen wäre dafür zu sorgen, dass neu gesetzte Bäume überleben können. Die Stützeinrichtungen der Bäume sollten über eine ausreichend lange Zeit wirksam bleiben (s. Punkt 5.7).

Stellungnahme der Hafan Wien GmbH:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Die gegenständlichen Bäume werden im Rahmen des Bescheides (Erteilung der Bewilligung für Ersatzpflanzung) gesetzt und betreut. Die gegenständlichen Bäume wurden in der Kalenderwoche 5 des Jahres 2023 (Neupflanzung in der Winterperiode) neu gesetzt.

Empfehlung Nr. 9:

Im Rahmen der Hafenaufsicht wäre sicherzustellen, dass die Gleisanlagen durch die Bestand- und Baurechtsnehmenden und sonstigen Vertragspartnerinnen bzw. Vertragspartner der Hafent Wien GmbH durch Umschlaggüter, Gebäudeteile u.dgl. nicht verunreinigt werden, um einen sicheren Eisenbahngüterverkehr im Hafent Albern zu gewährleisten (s. Punkt 5.9).

Stellungnahme der Hafent Wien GmbH:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Die Verunreinigung der Gleisanlagen wird der Eigentümerin der Gleisanlagen nochmals schriftlich mitgeteilt und auf den gegenständlichen StRH Wien-Bericht (nach Veröffentlichung) Bezug genommen.

Die Hafenaufsicht hat die schiffrechtsrechtliche Aufsicht über die Hafenanlagen, außerhalb der Hafenanlagen besteht als Hafenaufsicht keine Befugnis, Anordnungen zu treffen.

Gegenäußerung des StRH Wien:

Nach den Bestimmungen des vorwiegend im ABGB geregelten Schadenersatzrechtes besteht eine Verkehrssicherungspflicht für diejenige bzw. denjenigen, die bzw. der auf einem ihr bzw. ihm zu Verfügung stehenden Grund einen Verkehr für Menschen öffnet.

Empfehlung Nr. 10:

Im Rahmen der Hafenaufsicht wäre sicherzustellen, dass an Eisenbahnanlagen angrenzende Einfriedungen bzw. Zaunanlagen der Bestand- und Baurechtsnehmenden und sonstigen Vertragspartnerinnen bzw. Vertragspartner der Hafent Wien GmbH eine ausreichende Standfestigkeit aufweisen, damit der Eisenbahngüterverkehr nicht beeinträchtigt oder gefährdet wird. Bewuchs von Zaunfeldern durch Kletterpflanzen wäre rechtzeitig zu entfernen (s. Punkt 5.11).

Stellungnahme der Hafan Wien GmbH:

Die Einzäunung obliegt der Bestandnehmerinnen bzw. Bestandnehmer, ist aber in den Bestandverträgen nicht vorgeschrieben und daher freiwillig. Die Hafan Wien GmbH wird aber die Bestandnehmerinnen bzw. Bestandnehmer auf eventuellen Bewuchs hinweisen.

Die Hafenaufsicht hat die schifffahrtsrechtliche Aufsicht über die Hafenanlagen, außerhalb der Hafenanlagen besteht als Hafenaufsicht keine Befugnis, Anordnungen zu treffen.

Gegenäußerung des StRH Wien:

Nach den Bestimmungen des vorwiegend im ABGB geregelten Schadenersatzrechtes besteht eine Verkehrssicherungspflicht für diejenige bzw. denjenigen, die bzw. der auf einem ihr bzw. ihm zu Verfügung stehenden Grund einen Verkehr für Menschen öffnet.

Empfehlung Nr. 11:

Die Eigentümerin der Gleisanlagen (großes österreichisches Eisenbahninfrastrukturunternehmen) wäre bei im Rahmen der Hafenaufsicht festgestellten oder bei bekanntgewordenen Mängeln an den Gleisanlagen im Hafen Albern um Behebung der Mängel zu ersuchen (s. Punkt 7.13).

Stellungnahme der Hafan Wien GmbH:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Bei bekanntgewordenen Mängeln an den Gleisanlagen wird die Eigentümerin um die Behebung der Mängel ersucht. Zusätzlich werden der Eigentümerin die im Bericht ausgewiesenen Mängel nochmals schriftlich mitgeteilt und auf den gegenständlichen StRH Wien-Bericht (nach Veröffentlichung) Bezug genommen.

Die Hafenaufsicht hat die schifffahrtsrechtliche Aufsicht über die Hafenanlagen, außerhalb der Hafenanlagen besteht als Hafenaufsicht keine Befugnis, Anordnungen zu treffen.

Gegenäußerung des StRH Wien:

Nach den Bestimmungen des vorwiegend im ABGB geregelten Schadenersatzrechtes besteht eine Verkehrssicherungspflicht für diejenige bzw. denjenigen, die bzw. der auf einem ihr bzw. ihm zu Verfügung stehenden Grund einen Verkehr für Menschen öffnet.

Empfehlung Nr. 12:

Für die Beantragung der neuen Betriebsordnung für den Hafen Albern bei der MA 58 - Wasserrecht wäre vorweg zu prüfen, ob die ursprünglich vorhandene Feuerwehrezufahrt im Bereich des noch bestehenden nicht-öffentlichen Eisenbahnübergangs in Bahn-km 2,827, der zur Bergungstreppe führt, für Einsatzkräfte erforderlich ist. Sollte tatsächlich keine Notwendigkeit einer Feuerwehrezufahrt an dieser Stelle bestehen, dann sollte auch geprüft werden, ob die nunmehrige ÖBB-Infrastruktur AG aus der Erhaltungspflicht für den nicht-öffentlichen Eisenbahnübergang zu entlassen ist (s. Punkt 7.20).

Stellungnahme der Hafan Wien GmbH:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Es wird die Beurteilung der Prüfstelle für Brandschutztechnik für die ursprünglich vorhandene Feuerwehzufahrt der MA 68 - Feuerwehr und Katastrophenschutz vorgelegt und um Stellungnahme ersucht. Diese wird dann bei der MA 58 - Wasserrecht angezeigt. Diese daraus resultierende Beurteilung wird in der künftigen Betriebsordnung abgebildet.

Empfehlung Nr. 13:

Im Rahmen der Hafenaufsicht wäre dafür zu sorgen, dass Verunreinigungen von Gleisanlagen mit landwirtschaftlichen Produkten etwa mit Getreidekörnern von den Verursacherinnen bzw. Verursachern entfernt werden, um beispielsweise Tauben die Nahrungsgrundlage im Hafan Albern zu entziehen. Außerdem wäre zu prüfen, wie erreicht werden kann, dass sich die Verladeeinrichtungen über den Gleisanlagen nicht als Aufenthaltsplätze für Tauben eignen, um darunterliegende Ansammlungen von Taubenkot zu vermeiden (s. Punkt 7.25).

Stellungnahme der Hafan Wien GmbH:

Die Eisenbahnanlage ist nicht im Eigentum der Hafan Wien GmbH. Die Betreiberinnen bzw. die Betreiber der Siloanlagen entfernen bereits den Großteil der Körner; aufgrund des Gleisbetts ist eine Reinigung nicht zu 100 % möglich.

Angemerkt wird, dass die Hafenaufsicht nach dem Gesetz die schiffrechtsrechtliche Aufsicht über die Hafeneinrichtungen an der Donau betrifft, außerhalb der Hafenanlagen besteht als Hafenaufsicht keine Befugnis, Anordnungen zu treffen oder in fremdes Eigentum einzugreifen. Nach den Bestimmungen des ABGB trifft die Verkehrssicherungspflicht die jeweilige Besitzerin bzw. den jeweiligen Besitzer des Werkes. Besitzerin bzw. Besitzer des Werkes ist diejenige bzw. derjenige, die bzw. der die Sache auf eigene Rechnung führt, diese bzw. dieser hat auch die Pflicht, dafür Sorge zu tragen, dass keine Schäden durch ihr bzw. sein Eigentum entstehen. Dies trifft nicht auf die Hafan Wien GmbH zu.

Gegenäußerung des StRH Wien:

Nach den Bestimmungen des vorwiegend im ABGB geregelten Schadenersatzrechtes besteht eine Verkehrssicherungspflicht für diejenige bzw. diejenigen, die bzw. der auf einem ihr bzw. ihm zu Verfügung stehenden Grund einen Verkehr für Menschen öffnet.

Empfehlung Nr. 14:

Der Fußweg von der Bushaltestelle Alberner Hafener Friedhof der Namenlosen wäre durch geeignete Pflegemaßnahmen dauerhaft in einem ordentlichen Zustand zu halten (s. Punkt 8.2.3).

Stellungnahme der Hafener Wien GmbH:

Der Empfehlung wird nachgekommen. Der Fußweg von der Bushaltestelle Alberner Hafener Friedhof der Namenlosen wird durch geeignete Pflegemaßnahmen dauerhaft in einem ordentlichen Zustand gehalten.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Mag. Werner Sedlak, MA

Wien, im Februar 2023