



STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10
A-1082 Wien

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

E-Mail: post@stadtrechnungshof.wien.at

www.stadtrechnungshof.wien.at

DVR: 0000191

StRH VI - 10/16

Central Danube Region Marketing & Development GmbH,
Prüfung sicherheitstechnischer Einrichtungen beim Betrieb
des Twin City Liners

KURZFASSUNG

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die sicherheitstechnischen Einrichtungen der beiden Twin City Liner einer Prüfung. Bei diesen beiden Fahrgastschiffen, welche im Jahr 2006 bzw. 2008 in Betrieb gingen, handelt es sich um sogenannte Katamarane, also Schiffe mit zwei parallel angeordneten fest verbundenen Schiffsrümpfen.

Die Prüfung ergab, dass die für die Sicherheit und den Betrieb erforderlichen technischen Anlagen beider Schiffe durch sachkundige Personen überprüft und dokumentiert wurden. Der allgemeine Zustand der Betriebsanlagen ließ auf ordnungsgemäße und laufend durchgeführte Wartungsarbeiten schließen.

Hinsichtlich der Rettungsmittel für Passagiere an Bord konnte sich der Stadtrechnungshof Wien davon überzeugen, dass diese auf den Schiffen vorhanden waren. Festgestellt wurde allerdings, dass die jährlich durchgeführten visuellen Kontrollen der Einzelrettungsmittel nicht dokumentiert wurden.

Für jedes Fahrgastschiff ist eine Sicherheitsrolle auszuarbeiten, welche die Schadensszenarien für die Fälle Havarie, Feuer an Bord, Evakuierung der Fahrgäste und Person über Bord beschreibt. Der Stadtrechnungshof Wien beanstandete, dass der Schadensfall "Havarie" nicht in der Sicherheitsrolle angeführt wurde und der Sichtvermerk der Überprüfungskommission fehlte.

In der jüngeren Vergangenheit wurden gemäß dem Schengener Grenzkodex vorübergehend zwischen Österreich und der Slowakei Grenzkontrollen wieder eingeführt. Für ein Beförderungsunternehmen sind daher Aufgaben entsprechend dem Fremdenpolizeigesetz 2005 wahrzunehmen. Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass das Personal des Twin City Liners für diese Obliegenheiten nicht ausreichend geschult war.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien.....	7
1.1 Prüfungsgegenstand.....	7
1.2 Prüfungszeitraum	7
1.3 Prüfungsbefugnis.....	8
2. Allgemeines	8
3. Rechtliche Grundlagen	9
3.1 Schifffahrtsgesetz	9
3.2 Schiffsbesatzungsverordnung	9
3.3 Schiffstechnikverordnung	10
3.4 Wasserstraßen-Verkehrsordnung.....	10
3.5 Dienstanweisungen	11
4. Passagierschifffahrt	11
4.1 Schiffsverbindung Wien - Bratislava	11
4.2 Fahrstrecke des Twin City Liners	12
4.3 An- und Ablegestellen.....	13
4.3.1 Schiffstation Wien City.....	13
4.3.2 Schiffstation Bratislava	15
5. Fahrgastschiffe	16
5.1 Allgemeines	16
5.2 Technische Details	16
5.3 Wartung und Instandhaltung.....	17
6. Vorkommnisse.....	18
7. Schiffspersonal	18
8. Feststellungen zu den sicherheitstechnischen Vorschriften auf den Tages- ausflugsschiffen.....	19
8.1 Sicherheitserfordernisse für technische Einrichtungen.....	19
8.2 Sicherheitserfordernisse für Personen.....	21
9. Umweltschutz und Müllmanagement	23
10. Zusammenfassung der Empfehlungen.....	24

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Schiffstation Wien City	14
Abbildung 2: Schiffstation Bratislava vom Land aus	15
Abbildung 3: Schiffstation Bratislava donauseitig.....	16
Abbildungen 4 und 5: Waterjetanlagen in Betrieb	17
Abbildung 6: Handfeuerlöscher und Wandhydrant.....	20
Abbildungen 7 und 8: An Deck gelagerte Feststoffwesten und ein Rettungsring	22

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb.	Abbildung
BMVIT.....	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
CO ₂	Kohlendioxid
DDSG	Donau Dampfschiffahrtsgesellschaft
EP.....	Eisenponton
etc.....	et cetera
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
km/h.....	Kilometer pro Stunde
kW	Kilowatt
lt.....	laut
m	Meter
Nr.....	Nummer
Pkt.	Punkt
rd.	rund

s.....	siehe
SchFG	Schiffahrtsgesetz
t	Tonne
u.a.	unter anderem
UKW	Ultrakurzwelle
VIP.....	Very Important Person
WVO.....	Wasserstraßen-Verkehrsordnung
z.B.	zum Beispiel

GLOSSAR

Bilgewasser

Das im Maschinenraum anfallende mit Öl- und Kraftstoffresten kontaminierte Wasser.

Feststoffwesten

Schwimmwesten, die mit einem schwimmfähigen, nicht wasseraufsaugenden und festen Material ausgefüllt sind.

Katamaran

Ein Katamaran ist ein Schiff bzw. ein Boot mit zwei parallel angeordneten fest verbundenen Schiffsrümpfen.

Verheften

Festmachen eines Bootes an Bojen, Poller, Pfählen oder Metallringen mit Seilen oder Tauen.

Waterjetanlage

Antriebsanlage für Schiffe, die durch eine motorbetriebene Schiffsschraube das Wasser unter dem Rumpf ansaugt und über bewegliche Düsen am Heck ausstößt.

Wellenschlag

Als Wellenschlag wird der Rhythmus der Wellenbewegung bezeichnet. Dieser wird primär durch fahrende Boote bzw. Schiffe, in Abhängigkeit der Geschwindigkeit, hervorgerufen.

PRÜFUNGSERGEBNIS

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die sicherheitstechnischen Einrichtungen beim Betrieb des Twin City Liners einer stichprobenweisen Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung der geprüften Stelle mit. Die von der geprüften Stelle abgegebene Stellungnahme wurde berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

Am 1. Juni 2006 wurde eine Schifffahrtsverbindung auf der Donau zwischen den Stadtzentren der österreichischen Hauptstadt Wien und der slowakischen Hauptstadt Bratislava (Pressburg) eröffnet. Als Verkehrsmittel standen bis zum Jahr 2008 ein und danach zwei sogenannte Twin City Liner im Dienst der für den Fahrbetrieb zuständigen Central Danube Region Marketing & Development GmbH.

Die beiden Twin City Liner, bei denen es sich gemäß dem SchFG um Fahrgastschiffe handelt, sind klimatisierte Katamarane. Sie befördern die Fahrgäste in rd. 75 Minuten von Wien nach Bratislava bzw. in rd. 90 Minuten flussaufwärts von Bratislava nach Wien.

Die gegenständliche Prüfung des Stadtrechnungshofes Wien bezog sich auf die sicherheitstechnischen Einrichtungen der beiden Twin City Liner hinsichtlich der sicheren Benützung sowie Betriebsführung der Schiffe. Der in die Betrachtung einbezogene Personenkreis umfasste sowohl die Passagiere als auch die Schiffsbesatzung.

1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung begann im zweiten Halbjahr 2016 und wurde mit zeitweisen Unterbrechungen bis zum ersten Halbjahr des Jahres 2017 durchgeführt. Der Be-

trachtungszeitraum von Unterlagen umfasste das Jahr 2015, wobei gegebenenfalls auch spätere Entwicklungen in die Einschau einbezogen wurden.

Eine Besichtigung des ersten Twin City Liners fand am 25. August 2016 im Zuge einer Fahrt von Wien nach Bratislava und des zweiten Katamarans bei der Rückfahrt nach Wien statt. Eine weitere Kontrolle der Twin City Liner erfolgte am 28. März 2017 an der Anlegestelle am Donauufer flussabwärts der Reichsbrücke.

1.3 Prüfungsbefugnis

Die Prüfungsbefugnis für diese Prüfung ist in § 73c (Sicherheitskontrolle) der Wiener Stadtverfassung festgeschrieben. Die erforderliche Sicherstellung dieser Prüfungsbefugnis ist im Gesellschaftsvertrag der Central Danube Region Marketing & Development GmbH verankert.

2. Allgemeines

Überlegungen die beiden Stadtzentren der österreichischen Hauptstadt Wien und der slowakischen Hauptstadt Bratislava mit einer neuen Schiffsverbindung touristisch zu vernetzen, stammen aus dem Jahr 2003.

Am 1. Juni 2006 wurde sodann der erste Katamaran für diese Schiffsverbindung in Dienst gestellt. Wien und Bratislava, jene europäischen Hauptstädte mit der geringsten Distanz, die durch die Wasserstraße Donau verbunden sind.

Im Jahr 2007 beschloss die Stadt Wien die Anschaffung eines weiteren - zweiten - Twin City Liners, welcher am 31. Mai 2008 den fahrplanmäßigen Betrieb aufnahm und technisch an den bereits im Dienst stehenden Twin City Liner angelehnt war.

Initiatorin und Entwicklerin des Projektes "Twin City Liner" war die Central Danube Region Marketing & Development GmbH. Beide Schiffe wurden von dieser Gesellschaft auf Basis von Leasingverträgen angeschafft. Der Betrieb der Twin City Liner erfolgt seit Beginn ebenfalls durch die Central Danube Region Marketing & Development GmbH, an welcher die Wien Holding GmbH mit 50 % beteiligt ist.

3. Rechtliche Grundlagen

3.1 Schifffahrtsgesetz

Für den Betrieb der Twin City Liner ist das für die Binnenschifffahrt zuständige SchFG von zentraler Bedeutung. Darin sind u.a. die Erfordernisse in Form von Befähigungsnachweisen für die selbstständige Führung eines Fahrzeuges auf Wasserstraßen festgelegt. Im Wiener Stadtgebiet befahren die Twin City Liner den Wiener Donaukanal und die Donau bis zur südöstlichen Stadtgrenze.

Für die im SchFG enthaltenen Regelungen werden die jeweiligen behördlichen Zuständigkeiten definiert. Für Wasserstraßen ist das BMVIT zuständig. Bewilligungen zur Errichtung von Schifffahrtsanlagen fallen jedoch in die Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde. Weiters wird im SchFG die Vorgehensweise bzgl. der Genehmigung, der Überprüfung und der Erlassung von Betriebsvorschriften für Schifffahrtsanlagen sowie für die Zulassung und die Überprüfung von Schiffen, festgelegt.

Die Befähigung zur Schiffsführung wird mit dem Schiffsführerinnenpatent bzw. Schiffsführerpatent, welches auch als Kapitänspatent bezeichnet wird, nachgewiesen. Um dieses zu erlangen, muss u.a. ein festgelegter Praxiszeitraum abgeleistet und eine Prüfung abgelegt werden. Da der Twin City Liner entsprechend dem SchFG ein Fahrgastschiff ist, ist eine Berechtigung zur Schiffsführung erforderlich. Für die Erteilung der Berechtigung zur Schiffsführung der Twin City Liner ist, wie bereits erwähnt, das BMVIT zuständig.

3.2 Schiffsbesatzungsverordnung

Grundsätzlich herrscht zwischen den Besatzungsmitgliedern eines Schiffes eine hierarchische Struktur. In der Schiffsbesatzungsverordnung ist die Mindestbesatzung für das nautische Personal von Fahrgastschiffen bzw. Tagesausflugsschiffen auf Wasserstraßen verankert. Ferner sind Kriterien für die Befähigung der einzelnen personellen Funktionen am Schiff klar definiert.

Beispielsweise hat die Person des Maschinisten ein Mindestalter von 18 Jahren und eine mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung eines Berufsausbildungskurses in der Motoren- oder Metallbranche oder eine Fahrzeit von mindestens zwei Jahren als Matrosen-Motorwart auf einem Motorfahrzeug vorzuweisen. Auch die theoretischen Fachkenntnisse der Ausbildung sind in der Verordnung genau festgelegt.

In dem ebenfalls in der Verordnung verankerten Schiffstagebuch bzw. Bordbuch werden Aufzeichnungen über Arbeitszeiten, Ruhepausen sowie die täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten der Besatzungsmitglieder geführt.

3.3 Schiffstechnikverordnung

Als Grundlage für die genauen Definitionen und technischen Besonderheiten von Schiffen dient die Schiffstechnikverordnung. Anhand deren Bestimmungen werden Schiffe gebaut und die Sicherheitsmerkmale eines Schiffes eingerichtet. So normiert die Verordnung die Vorgaben von der Zulassung, dem amtlichen Kennzeichen bis hin zu den Überprüfungsbedingungen. Ferner beschreibt die Verordnung in ihren zahlreichen Anhängen die sicherheitstechnische Ausgestaltung der Schiffe, wie z.B. auch Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe.

Die Verordnung beinhaltet u.a. detaillierte Bestimmungen hinsichtlich der schiffsbau-technischen Anforderungen (z.B. Festigkeit und Stabilität des Schiffskörpers), den Sicherheitseinrichtungen und Sicherheitsausrüstungen, den erforderlichen Rettungsmitteln, der brandschutztechnischen Erfordernisse einzelner Bauteile und der Sicherheitsorganisation, wie z.B. die Maßnahmen bei Unfällen (Sicherheitsrolle).

3.4 Wasserstraßen-Verkehrsordnung

In dieser sind Details wie z.B. Pflichten der Besatzung, Schiffsurkunden und andere mitzuführende Dokumente, technische und personelle Erfordernisse an Navigationseinrichtungen bzw. Sprechfunk etc. geregelt.

Für die Kommunikation zwischen den Binnenschiffen besteht ein eigener UKW-Sprechfunkverkehr im Sinn der WVO, welcher einerseits fernmelderechtlichen Bestimmungen

und andererseits internationalen Sprechfunkregeln unterliegt. Für Fahrten auf Wasserstraßen benötigt die Schiffsführerin bzw. der Schiffsführer eine abgeschlossene Funkausbildung, welche durch Ablegung einer von der Fernmeldebehörde durchgeführten Prüfung nachgewiesen wird.

3.5 Dienstanweisungen

Zusätzlich zu den gesetzlich Vorgaben werden bei der Central Danube Region Marketing und Development GmbH Dienstanweisungen durch die Geschäftsführung und den Flottenkapitän erlassen.

4. Passagierschifffahrt

4.1 Schiffsverbindung Wien - Bratislava

Bereits vor der Betriebsaufnahme des ersten Twin City Liners durch die bei der Central Danube Region Marketing und Development GmbH bestand zwischen den beiden Städten eine Schiffsverbindung mit Tragflügelbooten, welche von einer slowakischen Gesellschaft betrieben wird. Diese Tragflügelboote, welche bisher die einzige Fahrgastschifffahrtsverbindung zwischen Bratislava und Wien herstellten, weisen eine Fahrzeit von rd. 90 Minuten für die Fahrt von Wien nach Bratislava und von rd. 105 Minuten für die Fahrt von Bratislava nach Wien auf.

Ziel der neuen Schiffsverbindung war u.a. die Fahrzeit der Tragflügelboote wesentlich zu unterschreiten und die Städteverbindung dadurch attraktiver zu gestalten. Eine zeitliche Ersparnis ermöglichte aber nur die Errichtung einer neuen An- und Ablegestelle am Wiener Donaukanal, da dieser flussabwärts des Kraftwerkes Freudenu in die Donau mündet und somit keine Schleusung erforderlich ist.

Ferner sollte die Örtlichkeit der Ein- bzw. Ausstiegstelle des Twin City Liners eine attraktive Entfernung hinsichtlich der Anbindung an das bestehende öffentliche Verkehrsnetz der Stadt Wien vorweisen. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, wurde die Schiffstation Wien am Schwedenplatz im ersten Wiener Gemeindebezirk zum An- und Ablegen der Twin City Liner errichtet.

4.2 Fahrstrecke des Twin City Liners

Die Schwierigkeit dieser Schiffsverbindung war jedoch der relativ enge Donaukanal, welcher einen besonderen Schiffstyp erforderte. Des Weiteren bestand das Problem, dass bei Niedrigwasser nur ein Schiff mit einem geringen Tiefgang eine ständige Schiffsverbindung gewährleisten würde.

In dem beauftragten Sachverständigengutachten zeigte sich, dass aufgrund der Annahme einer geringen Fahrwassertiefe sowie einer vorgegebenen maximalen Fahrzeit von rd. 90 Minuten, nur ein Luftkissenfahrzeug oder ein Katamaran die gestellten Anforderungen erfüllte. Die beiden Schiffstypen wiesen charakteristische Unterschiede auf. Der Katamaran seinerseits zeigte eine sehr stabile und sehr komfortable Fahrdynamik, während das Luftkissenfahrzeug im Betrieb starke Lärmentwicklung erzeugte und der Fahrkomfort eher als gering eingestuft wurde.

In einer zum gleichen Zeitraum durchgeführten rechtlichen Recherche zeigte sich, dass das Luftkissenfahrzeug für den Personentransport auf Wasserstraßen nicht zulässig war. Der Katamaran hingegen erfüllte den Einsatzzweck aufgrund seiner Bauart als Transportfahrzeug für Personen optimal. Aus diesem Grund fiel sodann die Entscheidung auf den Schnellkatamaran.

Die Oberste Schifffahrtsbehörde im BMVIT war bereits ab dem Projektstart in die Überlegungen der bei der Central Danube Region Marketing und Development GmbH mit involviert. Diese bestätigte auch, dass eine Befahrung des Donaukanals in beiden Richtungen kein Problem darstellen würde und ein Betrieb von Katamaranen aus schifffahrtsbehördlicher Sicht unbedenklich wäre.

Zur Berechnung des beim Betrieb des Katamarans, in Abhängigkeit der Geschwindigkeit, entstehenden Wellenschlages wurde von der bei der Central Danube Region Marketing und Development GmbH eine Untersuchung durch einen externen Sachverständigen beauftragt. Eine weitere Bestätigung dieser Berechnungen wurde von einem deutschen Forschungsinstitut vorgenommen und die Ergebnisse der Berechnungen mit zusätzlichen praktischen Wellenmessungen vor Ort entlang des Donaukanals verifiziert.

Dem Stadtrechnungshof Wien wurde mitgeteilt, dass von der Central Danube Region Marketing und Development GmbH aus sicherheitstechnischen, die Fahrgäste und Besatzungsmitglieder betreffenden Gründen, eine maximale Höchstgeschwindigkeit der Twin City Liner von 30 km/h auf der Strecke des Donaukanals festgelegt wurde. Dadurch sollen auch Schäden an Uferbauten, wie Stege und Fischereieinrichtungen bzw. verankerten Booten im Donaukanal vermieden werden.

4.3 An- und Ablegestellen

4.3.1 Schiffstation Wien City

Am 1. Juni 2006 hieß es erstmals für den Twin City Liner im Linienbetrieb "Leinen los". Die An- und Ablegestelle für den Schifffahrtsbetrieb befand sich im Bereich der Schwedenbrücke, wobei lediglich ein kleiner Ticketcontainer und ein schmaler Schiffszugang vorhanden waren. Wie bereits erwähnt war aber das Ziel der neuen Schiffsverbindung die Fahrzeit der Tragflügelboote wesentlich zu unterschreiten.

Um mit einer angemessenen und zeitgemäßen Anlegestelle zu punkten, wurde die neue Schiffstation Wien City (s. Abb. 1), zwischen der Marienbrücke und der Schwedenbrücke errichtet, welche am 15. Juli 2010 in Betrieb ging. Diese Schiffstation dient sowohl der Twin City Liner Flotte als auch den Ausflugsschiffen der DDSG-Blue Danube als Heimathafen im Zentrum der Stadt.

Die neue Schiffstation wird nicht nur als Terminal zur Abfertigung von Ausflugsschiffen, sondern auch als Informations- und Veranstaltungszentrum der Stadt Bratislava genutzt. Des Weiteren wurde ein Gastronomiebereich eingerichtet.

Abbildung 1: Schiffstation Wien City



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Die Schiffsverbindung zwischen Wien und Bratislava stellt eine grenzüberschreitende Beförderung dar. Daher musste auch die Thematik der grenzpolizeilichen Aufgaben beachtet werden. Diesem Erfordernis wurde durch eine gesetzliche Änderung insofern entsprochen, als die An- und Ablegestelle der Schiffstation Wien City am Ponton EP 1 zur Grenzübergangsstelle "Wien Donaukanal" erklärt wurde.

Im Zuge der sogenannten Flüchtlingskrise wurden gemäß dem Schengener Grenzkodex vorübergehend die Grenzkontrollen wieder eingeführt. Entsprechend dem Fremdenpolizeigesetz 2005 besteht für ein Beförderungsunternehmen u.a. die Verpflichtung die Identitätsdaten der beförderten Personen, die Daten der zur Einreise erforderlichen Dokumente, die Gesamtzahl der jeweils beförderten Personen etc. festzuhalten. Diese Aufgaben sind seit dem 16. September 2015 bei der Central Danube Region Marketing und Development GmbH von Bediensteten des von Wien oder Bratislava ablegenden Twin City Liners wahrzunehmen. Das führt dazu, dass Fahrgäste den Twin City Liner erst nach der Kontrolle der Reisedokumente betreten dürfen.

Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass das Personal des Twin City Liners, welche diese Identitätskontrollen durchführen weder auf das Erkennen der unterschiedlichen Sicherheitsmerkmale der erforderlichen Reisedokumente noch über allenfalls erforderliche Berechtigung zur Einreise (z.B. Visum) ausreichend geschult war.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Central Danube Region Marketing und Development GmbH an die zuständige Behörde heranzutreten, um die erforderlichen Kenntnisse zu erwerben, welche an Beförderungsunternehmen gemäß dem Fremdenpolizeigesetz 2005 gestellt sind. Ferner wären auch die Erfordernisse hinsichtlich der Ein- und Ausreise in die bzw. aus der Slowakei abzuklären und gegebenenfalls zu schulen.

4.3.2 Schiffstation Bratislava

Im Jahr 2016 erhielt der Twin City Liner bei der Schrägseilbrücke "Nový most" in Bratislava eine neue Anlegestelle (s. Abb. 2 und Abb. 3), welche im Besitz einer Privatgesellschaft steht. Diese bietet den Ausflugsgästen des Twin City Liners eine zeitgemäße Ein- und Ausstiegstelle in unmittelbarer Nähe der Innenstadt. In dieser Schiffstation sind neben dem Abfertigungsbereich der Twin City Liner auch Sanitärräumlichkeiten für das Schiffspersonal, ein Gastronomiebereich und ein Tourismus- und Informationsbüro untergebracht.

Abbildung 2: Schiffstation Bratislava vom Land aus



Quelle: www.tripadvisor.at

Abbildung 3: Schiffstation Bratislava donauseitig



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

5. Fahrgastschiffe

5.1 Allgemeines

Die beiden Twin City Liner bieten Platz für je 109 Fahrgäste in der Passagierkabine, für je 8 Personen im VIP-Bereich (Captain's Lounge) und je 12 Personen auf dem Freideck. Die Besatzung auf den Schiffen besteht in der Regel aus drei Personen, welche die Aufgaben der Schiffsführung wahrnehmen. Des Weiteren wird das Bordbuffet durch eine Person betreut. Das Gemeinschaftszeugnis weist eine maximale Fahrgastanzahl von 140 Personen aus.

5.2 Technische Details

Wie bereits erwähnt, wurden die beiden Twin City Liner baugleich zu verschiedenen Zeitpunkten in einer norwegischen Werft hergestellt. Die beiden Schiffe wurden aus Gewichtsgründen aus Aluminium als sogenannter Schnellkatamaran mit Jetantrieb entwickelt und besitzen eine Schiffsmasse von rd. 29 t. Diese geringe Schiffsmasse ermöglicht dem Katamaran im Sommer, auch bei Niedrigwasser, die Schifffahrtsverbindung aufrecht zu halten. Der maximale Tiefgang beträgt gemäß Gemeinschaftszeugnis 1,02 m.

Die Abmessungen der Schiffe weisen eine Länge von rd. 32,80 m und eine Breite von rd. 8 m auf. Die elektrischen Einrichtungen auf den Fahrgastschiffen werden durch zwei

Generatoren mit je 33 kW Leistung versorgt. Der Schiffsantrieb erfolgt durch zwei Waterjetanlagen (s. Abb. 4 und Abb. 5), welche durch jeweils einen 722 kW starken Verbrennungsmotor gespeist werden. Damit lässt sich eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 60 km/h erreichen.

Abbildungen 4 und 5: Waterjetanlagen in Betrieb



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Des Weiteren verfügen die beiden Twin City Liner über Raster Scan-Radaranlagen, einem Echolot, einem Wendegeschwindigkeitsanzeiger, einer Feuermeldeeinrichtung, Feuerlöschanlagen, zwei nach Geschlechtern getrennten Toiletteanlagen sowie einer entsprechenden Anzahl an Einzelrettungsmittel.

5.3 Wartung und Instandhaltung

Entsprechend der Schiffstechnikverordnung müssen die Schiffe und die für den Betrieb und die Sicherheit erforderlichen Anlagen laufend gewartet und in vorgeschriebenen regelmäßigen Abständen durch externe Gutachterinnen bzw. Gutachter oder sachkundige Personen überprüft werden.

So wird gesetzlich gefordert, dass z.B. bei hydraulischen Anlagen die Schläuche spätestens alle acht Jahre zu erneuern und Zylinder, Pumpen und Motoren ebenfalls alle acht Jahre von einer Fachfirma zu prüfen sind. Eine weitere wiederkehrende Überprüfung hat bei motorischen Steuereinrichtungen, deren Umfang genau definiert ist, zu erfolgen. Diese Untersuchung ist in einer Bescheinigung zu dokumentieren.

Die stichprobenweise Einschau in die Unterlagen zeigte, dass die Überprüfungen, wie z.B. jene des Motors, der elektrischen Anlagen, der Feuerlöscheinrichtungen ordnungsgemäß erfolgten und dokumentiert wurden.

Die Bescheinigung einer Überprüfung der hydraulischen Anlage bzw. der Austausch der Hydraulikschläuche konnte jedoch nicht vorgelegt werden, da diese gemäß Auskunft der Central Danube Region Marketing und Development GmbH im Zuge der Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses alle fünf Jahre erfolgt. Dies wurde von der Central Danube Region Marketing und Development GmbH damit begründet, dass ohne eine Prüfung der Hydraulik das Gemeinschaftszeugnis nicht ausgestellt werden würde.

6. Vorkommnisse

Während des über zehnjährigen Betriebes gab es zwei Zwischenfälle, bei denen keine Verletzten zu beklagen waren. Der erste Vorfall ereignete sich am 14. Mai 2007, bei welchem der Twin City Liner auf Höhe der Erdberger Lände am rechten Ufer des Donaukanals strandete und seitens der Berufsfeuerwehr Wien wieder flott gemacht wurde. Die dabei entstandenen Schäden am Rumpf wurden binnen zweier Tage wieder instand gesetzt. Am 16. Mai 2007 erteilte die oberste Schifffahrtsbehörde nach einer Testfahrt wieder die Freigabe für den Fahrbetrieb.

Ein weiterer ähnlicher Zwischenfall ereignete sich am 28. Juli 2009 ebenfalls im Donaukanal. Der Kapitän versuchte in der Nähe des Erdberger Steges einem treibenden Baumstamm auszuweichen und kollidierte mit der Uferböschung.

Aufgrund dieser beiden Vorfälle und der beengten Fahrverhältnisse im Donaukanal erließ die Central Danube Region Marketing und Development GmbH eine interne Dienstweisung, dass neben der geringeren Fahrgeschwindigkeit die Passagiere während der Fahrt im Donaukanal auf ihren Plätzen verbleiben müssen.

7. Schiffspersonal

Die Besatzung der Twin City Liner besteht in der Regel aus je zwei Schiffsführerinnen bzw. Schiffsführer und je einer Matrosin bzw. einem Matrosen.

Der Stadtrechnungshof Wien nahm stichprobenweise Einsicht in das sogenannte Schifferdienstbuch, in welchem die Nachweise der Befähigungen der Besatzung für die verschiedenen Funktionen an Bord dokumentiert werden und in die Schiffstagebücher (Bordbücher) des Jahres 2015. Diese täglich geführten Aufzeichnungen dienen als Nachweis der verrichteten Arbeitszeiten sowie der Ruhepausen. Ferner dokumentiert es die einzuhaltenden Ruhezeiten der Besatzungsmitglieder. Die Einsichtnahme in die Unterlagen zeigte, dass diese ordnungsgemäß und vollständig geführt wurden.

Für Besatzungsmitglieder mit einem niederen nautischen Rang besteht durch Ablegen einer Prüfung, der Absolvierung von praxisnahen Ausbildungsstufen und einer gesetzlich vorgeschriebenen Praxiszeitspanne die Möglichkeit einen höheren Besatzungsrang zu erlangen.

8. Feststellungen zu den sicherheitstechnischen Vorschriften auf den Tagesausflugsschiffen

8.1 Sicherheitserfordernisse für technische Einrichtungen

Bezüglich der hydraulischen Signalmasten und der hydraulischen Ankerwinde wurden für beide Schiffe die Prüfbücher für Kräne und Hebezeuge mit den Überprüfungsvermerken der Inbetriebnahme und den wiederkehrenden regelmäßigen Überprüfungen vorgelegt. Die Anlagen wurden von einem externen Sachverständigen erstmalig im Jänner des Jahres 2016 und sodann wiederkehrend im Jänner 2017 begutachtet. Die Eintragungen der Prüfbücher attestierten einen ordnungsgemäßen Zustand der Anlagen.

Ein Brand an Bord ist auf jedem Schiff eine besondere Gefährdung, derer mit gesetzlich verankerten Erfordernissen begegnet wird. Als erste Löschhilfe werden in den Fahrgastbereichen sowie in den zwei räumlich getrennten Maschinenräumen tragbare Handfeuerlöcher bereitgehalten. Diese trugen die Nachweise der zweijährigen Überprüfung und waren in entsprechender Anzahl vorrätig.

Ferner sind in beiden Schiffen der Twin City Liner Flotte jeweils zwei unabhängige Feuerlöschanlagen eingerichtet. Die Maschinenräume besitzen eine Gas-Löschanlage,

welche diese im Brandfall mit CO₂ flutet. Für die allgemeinen Bereiche der Schiffe sind neben den tragbaren Handfeuerlöschern Wandhydranten (s. Abb. 6), als erweiterte Löschhilfe vorhanden. Um eine Brandausbreitung im Maschinenraum so gering als möglich zu halten, besteht weiters die Möglichkeit einer Sperre der Kraftstoffzuleitung, welche im Steuerhaus des Schiffes untergebracht ist. Damit wird die Brennstoffzufuhr zu den Motoren geschlossen.

Abbildung 6: Handfeuerlöscher und Wandhydrant



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Der Stadtrechnungshof Wien nahm Einsicht in die Aufzeichnungen der wiederkehrenden Überprüfungen der Feuerlöschanlagen. Diese wiesen keine Mängel aus.

Dem Brandschutz wird ebenfalls bei der Einrichtung mit speziellen Merkmalen Rechnung getragen. So sind die Materialien, wie Teppichböden, Sitzpolsterungen und Sitzbezüge schwer brennbar. Diese Brandschutzqualifikation wurde durch die Vorlage der entsprechenden Zertifikate bestätigt.

Um eine ausreichende Verkehrssicherheit bei Schiffen zu gewährleisten, ist bzgl. der Antriebsmaschinen eine eigenständige wiederkehrende Untersuchung gesetzlich gefordert. Seitens der maschinenuntersuchenden Prüfstelle ist daher für jede Maschine ein entsprechendes Motorparameterprotokoll zu erstellen. Der Stadtrechnungshof Wien konnte in die Protokolle beider Schiffe einsehen, welche keine Mängel an den Antriebsmotoren auswiesen.

Für das Verheften der Ausflugsschiffe sind Seile gesetzlich vorgeschrieben. Diese haben entsprechende Qualitätsmerkmale, wie z.B. Mindestbruchkraft und erforderliche Mindestlängen zu erfüllen, die im Gemeinschaftszeugnis genau definiert sind. Seitens der Central Danube Region Marketing und Development GmbH wurden die Zertifikate über die Spezifikationen der Seile vorgelegt, welche die im Gemeinschaftszeugnis geforderte Bruchkraft bestätigen. Weiters teilte die Central Danube Region Marketing und Development GmbH mit, dass auch Seile mit größeren Längen und entsprechender Spezifikation angekauft werden. Diese werden durch die Mitarbeitenden auf die erforderlichen Längen gekürzt.

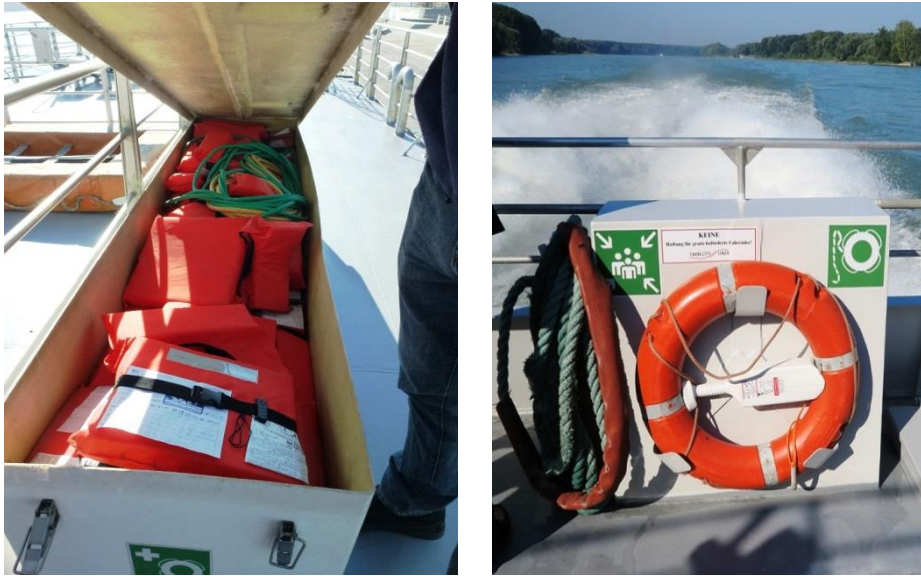
Ein Seil, welches bei der Besichtigung des Stadtrechnungshofes Wien im Herbst 2016 bereits Verschleißerscheinungen aufwies, war bei der Besichtigung im März 2017 bereits ausgetauscht worden.

8.2 Sicherheitserfordernisse für Personen

Rettungsmittel sind für sämtliche Personen am Schiff bereitzuhalten. Wie bereits oben erwähnt ist die maximale Personenanzahl im Gemeinschaftszeugnis mit 140 Personen fixiert. Hinsichtlich der Rettungsmittel an Bord, wie z.B. Rettungswesten, Rettungsringe bzw. Feststoffwesten (s. Abb. 7 und Abb. 8), konnte sich der Stadtrechnungshof Wien überzeugen, dass diese, sogar in größerer Anzahl als im Gemeinschaftszeugnis gefordert, vorgehalten wurden. Ebenso befanden sie sich in einem ordnungsgemäßen Zustand.

Entsprechend der Verordnung sind ausschließlich normgemäße Einzelrettungsmittel zulässig. Diese genannten Normen sehen eine Inspektion in Intervallen von zwei Jahren oder eine jährlich visuelle Prüfung vor. Die Central Danube Region Marketing und Development GmbH teilte dem Stadtrechnungshof Wien mit, dass die visuelle Kontrolle aller Rettungsmittel jährlich in der saisonfreien Zeit erfolgt. Es wurde allerdings festgestellt, dass die visuellen Kontrollen der Einzelrettungsmittel nicht nachweislich dokumentiert wurden.

Abbildungen 7 und 8: An Deck gelagerte Feststoffwesten und ein Rettungsring



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl alle, seitens der Central Danube Region Marketing und Development GmbH durchgeführten Kontrollen und Sichtprüfungen nachweislich zu dokumentieren.

Ferner ist für jedes Fahrgastschiff eine Sicherheitsrolle durch die Schiffsbetreiberin bzw. den Schiffsbetreiber auszuarbeiten, dessen Schadensszenarien in der Schiffstechnikverordnung taxativ genannt werden. Dementsprechend sind die Fälle Havarie, Feuer an Bord, Evakuierung der Fahrgäste und Person über Bord zu beschreiben und die Sicherheitsaufgaben personell zuzuweisen.

Die Sicherheitsrolle sowie der dazugehörige Sicherheitsplan müssen an Bord für jede Person sichtbar angebracht sein. Der Sicherheitsplan stellt die Grundrisse der Schiffsebenen dar, in welchen die Örtlichkeiten der Sicherheitseinrichtungen durch Piktogramme, wie z.B. Notausgänge, Sammel- und Evakuierungsflächen, Rettungsmittel und Feuerlöscheinrichtungen etc. dargestellt sind.

Die Sicherheitsrolle sowie der dazugehörige Sicherheitsplan müssen entsprechend der Schiffstechnikverordnung den Sichtvermerk der Überprüfungscommission (Oberste Schifffahrtsbehörde) tragen.

Bei der Durchsicht der Unterlagen und bei der Besichtigung an Bord zeigte sich, dass der Schadensfall "Havarie" nicht in der Sicherheitsrolle der Central Danube Region Marketing und Development GmbH angeführt wurde und der Sichtvermerk der Überprüfungscommission auf den Dokumenten fehlte.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, den Schadensfall "Havarie" in der Sicherheitsrolle aufzunehmen und den Sichtvermerk der Überprüfungscommission einzuholen.

Ferner besteht in der Schiffstechnikverordnung im Kapitel der Sonderbestimmungen für schnelle Schiffe die Verpflichtung, dass für jeden Fahrgast in der Nähe des Sitzes Anweisungen für Notfälle einschließlich einer allgemeinen Skizze des Fahrzeuges verfügbar sein müssen. Aus diesem Sicherheitshinweis müssen sämtliche Ausgänge, Evakuierungswege, Notausrüstungen, Rettungsmittel sowie das Anlegen der Rettungswesten ersichtlich sein. Der Stadtrechnungshof Wien fand keine Anweisungen für Notfälle in unmittelbarer Nähe der Fahrgastsitze vor. Die Central Danube Region Marketing und Development GmbH teilte dazu mit, dass diese Verpflichtung zu keiner Erhöhung der Sicherheit beitragen würde, da die Sicherheitsrolle und der Sicherheitsplan an Deck angeschlagen sind.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl eine Abklärung mit der zuständigen Behörde vorzunehmen, da die Anweisungen für Notfälle eine gesetzliche Verpflichtung darstellen.

Die Twin City Liner sind auch bei Schlechtwetter im Einsatz. Deswegen wird lt. Auskunft der Central Danube Region Marketing und Development GmbH ein großes Augenmerk auf die rutschhemmende Ausführung der allgemeinen im Freien zugänglichen Schiffsf lächen gelegt. Der Stadtrechnungshof Wien konnte sich bei seinen Besichtigungen überzeugen, dass die Beschichtung der begehbaren Flächen unbeschädigt war und sich in einem guten Zustand befand.

9. Umweltschutz und Müllmanagement

In der Schiffstechnikverordnung bestehen rechtliche Bestimmungen hinsichtlich der Lagerung von ölhältigen Putzlappen und der Einrichtungen zum Sammeln von ölhältigen

Wasser und gebrauchtem Öl. Um den Gewässerschutz wahrzunehmen, müssen öl- und fetthältige Schiffsbetriebsabfälle wie z.B. Bilgewater, Altöle, ölhältige Materialien einer ordnungsgemäßen und fachgerechten Entsorgung zugeführt werden. Zum Nachweis der Entsorgung der anfallenden Problemstoffe auf den Twin City Linern wurde dem Stadtrechnungshof Wien Entsorgungsbelege einer Fachfirma der Jahre 2015 und 2016 vorgelegt. Diese bescheinigen eine fachgerechte Entsorgung.

Ferner ist in Häfen gemäß dem SchFG durch die Hafenverwaltung eine Beseitigung von als Hausmüll zu wertende Abfälle und Fäkalien, welche an Bord der Schiffe anfallen, zu organisieren. Die Central Danube Region Marketing und Development GmbH teilte hinsichtlich der Beseitigung der Abfälle mit, dass diese von der Stadt Wien entsorgt werden. Ferner werden die Fäkalien in den öffentlichen Kanal gepumpt.

10. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Es wäre an die zuständige Behörde heranzutreten, um die erforderlichen Kenntnisse zu erwerben, welche an Beförderungsunternehmen bzw. dessen Personal gemäß Fremdenpolizeigesetz 2005 gestellt sind. Ferner wären auch die Erfordernisse hinsichtlich der Ein- und Ausreise in die bzw. aus der Slowakei abzuklären und gegebenenfalls zu schulen (s. Pkt. 4.3.1).

Stellungnahme der Central Danube Region Marketing & Development GmbH:

Die Empfehlung befindet sich in Umsetzung. Auf Hinweis des Stadtrechnungshofes Wien wird mit der Sicherheitsakademie des Bundesministeriums für Inneres Kontakt aufgenommen und versucht werden, diesbezügliche Schulungen zu organisieren.

Empfehlung Nr. 2:

Es wären alle seitens der Central Danube Region Marketing und Development GmbH durchgeführten Kontrollen und Sichtprüfungen nachweislich zu dokumentieren (s. Pkt. 8.2).

Stellungnahme der Central Danube Region Marketing & Development GmbH:

Die Empfehlung befindet sich in Umsetzung. Durchgeführte Kontrollen und Sichtprüfungen der Einzelrettungsmittel werden nachweislich dokumentiert und festgehalten.

Empfehlung Nr. 3:

Es wäre der Schadensfall "Havarie" in der Sicherheitsrolle aufzunehmen und der Sichtvermerk der Überprüfungscommission einzuholen (s. Pkt. 8.2).

Stellungnahme der Central Danube Region Marketing & Development GmbH:

Die Empfehlung wurde umgesetzt. Der Schadensfall "Havarie" wurde in die Sicherheitsrolle auf beiden Schiffen aufgenommen und die Sicherheitsrollen enthalten den entsprechenden Sichtvermerk.

Empfehlung Nr. 4:

Es wäre eine Abklärung hinsichtlich der Notwendigkeit der Bereitstellung einer Anweisung für Notfälle mit der zuständigen Behörde vorzunehmen (s. Pkt. 8.2).

Stellungnahme der Central Danube Region Marketing & Development GmbH:

Die Empfehlung befindet sich in Umsetzung.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im November 2017