TO 6

KONTROLLAMT DER STADT WIEN
Rathausstraße 9
A-1082 Wien

Tel.: 01 4000 82829 Fax: 01 4000 99 82810
e-mail: post@kontrollamt.wien.gv.at
www.kontrollamt.wien.at
DVR: 0000191

KA IV - GU 4-2/11

Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH, Prüfung der Gebarung mit Länden und Pontons

Tätigkeitsbericht 2010

KURZFASSUNG

Die Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH hat die Aufgabe, die Wiener Ufer- und Ländenflächen an der Donau und am Donaukanal zu betreiben bzw. zu vermarkten. Grundlage dafür ist der am 11. Dezember 2002 von ihrer Vorgängergesellschaft abgeschlossene Übertragungsvertrag von Schifffahrtsanlagen (Pontons) und Bestandrechten.

Die Einschau des Kontrollamtes in die Gebarung mit diesen Länden und Pontos führte - neben der Feststellung der grundsätzlichen Ordnungsmäßigkeit des Betriebes - zu Empfehlungen hinsichtlich der Evidenz und Vollständigkeit von Bestandverträgen sowie zur Einhaltung einzelner, gemäß Schifffahrtsanlagenverordnung vorgeschriebener Auflagen.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Entstehung der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH 5
2. Wirtschaftliche Bedeutung des Hafen- und Ländenbetriebes 6
3. Entwicklung des Passagieraufkommens 7
3.1 Allgemein 7
3.2 Details 7
4. Übertragung von Länden und Schifffahrtsanlagen 8
5. Linkes Donauufer 10
5.1 Ponton EP 201 10
5.2 Lände Kaisermühlen 12
6. Rechtes Donauufer 14
6.1 Lände Nußdorf 14
6.2 Millenniumslände 17
6.3 Anlegestellen beim Schifffahrtszentrum 18
6.3.1 Kaianlagen Anleger 1 - 8 19
6.3.2 Anleger 9 (Ponton GK 10051) 20
6.3.3 Anleger 10 (Ponton GK 10047) 21
6.3.4 Anleger 11 (Ponton GK 10049) 23
6.3.5 Anleger 12 (Ponton HO 94) 26
6.4 Hilton Danube Anleger 1 29
7. Donaukanal 31
7.1 Anlegestelle Custozzagasse 31
7.2 Anlegestelle Donaukanal II 32
7.3 Schiffsstation "Wien City" (Donaukanal I) 34
8. Feststellungen allgemeiner Natur 37
8.1 Hinweistafeln 37
8.2 Anbringung von Rettungsringen 38
8.3 Einsenkungsmarken 38
8.4 Weitere vorgeschriebene Kennzeichnungen 39

Anhang

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS UND ALLGEMEINE HINWEISE 42

PRÜFUNGSERGEBNIS

1. Entstehung der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH

Im Zuge der wirtschaftlichen Abwicklung der vormaligen DDSG war es, um die Übertragung des Schifffahrtsbetriebes und damit auch der Länden und Vorstellobjekte an die Stadt Wien durchzuführen, erforderlich, diesen Geschäftsbereich von der früheren DDSG abzuspalten. Zu diesem Zweck wurde von der DDSG mit einer von ihr neu gegründeten Gesellschaft "NEPTUNO" (spätere Bezeichnung: DHW) ein Spaltungs- und Übernahmevertrag abgeschlossen und dieser neu gegründeten Gesellschaft der Teilbetrieb "Schifffahrtszentrum" samt den dazugehörigen Vermögensteilen übertragen. Diese Gesellschaft war eine 100%ige Tochtergesellschaft der DDSG.

In der Folge stellten die Stadt Wien und die WHV der DDSG das Angebot, den gesamten Geschäftsanteil der DDSG an der DHW zu erwerben. Dessen Annahme erfolgte mit Vertrag vom 11. Dezember 2002 zwischen der WHV und der DDSG, in dem auch die näheren Modalitäten der Übertragung von Länden und Schifffahrtsanlagen im Bundesland Wien geregelt wurden.

In diesem Vertrag wurde u.a. festgelegt, dass die DDSG den mit der WHL (nunmehr mit der WHV verschmolzen) bestehenden Bestandvertrag entlang des Donauufers und die mit der Republik Österreich (Wasserstraßendirektion) bestehenden Bestandverträge über Grundflächen entlang des Donauufers bzw. des Donaukanals auflöst, worauf die DHW mit der WHL bzw. der Wasserstraßendirektion Bestandverträge über die genannten Grundflächen zu im Wesentlichen gleichen Bedingungen abschließen sollte. Weiters übernahm die DHW sämtliche Landerechtsverträge sowie Schifffahrtsanlagen (darunter auch die prüfungsgegenständlichen Länden und Vorstellobjekte) von der DDSG.

Die Stadt Wien erwarb im Abtretungsweg einen Geschäftsanteil an der DHW von 99 % (entspricht einer zur Gänze einbezahlten Stammeinlage von 34.650,-- EUR) und die

WHV einen Geschäftsanteil von 1 % (entspricht einer zur Gänze einbezahlten Stammeinlage von 350,-- EUR). Mit Abtretungsvertrag vom selben Tag übernahm die WHG die von der Stadt Wien erworbenen Geschäftsanteile an der DHW.

Mit Notariatsakt vom 27. Juni 2003 wurde schließlich der Gesellschaftsvertrag der DHW umfassend geändert und auch die Firma, unter welcher die Gesellschaft im geschäftlichen Verkehr tätig ist, von DHW auf WDE umbenannt.

2. Wirtschaftliche Bedeutung des Hafen- und Ländenbetriebes

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Entwicklung der von der WDE eingehobenen Hafen- sowie der Liege- und Ländengebühren für den Zeitraum 2006 bis 2009 (Beträge in Mio.EUR):

	Hafengebühren	%	Liege- und Ländengebühren	%	Gesamt-umsatzerlöse
2006	1,82	37,4	1,70	34,9	4,87
2007	1,93	39,1	1,64	33,2	4,94
2008	2.03	38,3	1,78	33,6	5,30
2009	1,85	35,8	1,77	34,2	5,17
Summe	7,63	37,6	6,89	33,0	20,28

Die Bedeutung des Hafen- und Ländenbetriebes für die WDE ist daraus ersichtlich, dass der WDE aus den Hafengebühren sowie den Liege- und Ländengebühren im Durchschnitt der betrachteten Jahre mehr als 70 % der Gesamtumsatzerlöse zuflossen. Rund 30 % der Gesamterlöse resultierten insbesondere aus Einnahmen aus der Vermietung von Objekten des Schifffahrtszentrums sowie aus weiterverrechneten Betriebs- und Reinigungskosten.

Bei den Hafengebühren handelt es sich um personenbezogene Gebühren, die im Zusammenhang mit der Abfertigung von Kabinenschiffen anfallen, während Liege- und Ländengebühren für die Verheftung von Schiffen eingehoben werden. Hieraus ergibt sich, dass die Liege- und Ländengebühren von der Anzahl der beförderten Passagiere unabhängig sind, während die Zahl der Passagiere auf die Höhe der Hafengebühren von Einfluss ist. Dieser Zusammenhang war insbesondere für die Jahre 2008 und 2009 bedeutsam, da zwar - wie den nachstehenden Ausführungen entnommen werden kann

- bei der Zahl der Passagiere von 2008 auf 2009 ein Rückgang zu verzeichnen war (der sich - wie erwähnt - auf die Höhe der Hafengebühren auswirkte), während die passagierunabhängigen Liege- und Ländengebühren trotz sinkender Passagierzahlen weitgehend unverändert blieben.

3. Entwicklung des Passagieraufkommens

3.1 Allgemein

Für den Passagierverkehr werden hauptsächlich die Anlegestellen der WDE in Nußdorf, bei der Reichsbrücke (Schifffahrtszentrum) und am Donaukanal (Twin City Liner und Rundfahrtschiffe) verwendet. Da die übrigen Anlegestellen der WDE nur bei Bedarf bzw. in Ausnahmefällen angefahren werden, fallen allfällige Passagierzahlen für die Entwicklung des Passagieraufkommens nicht ins Gewicht und wurden daher in die nachfolgende Übersicht, welche die Entwicklung der Passagierzahlen der Hauptanlegestellen für den Zeitraum 2006 bis 2009 zeigt, nicht aufgenommen:

	Reichsbrücke	Donaukanal	Nußdorf	Gesamt
2006	196.911	55.200	12.988	265.099
2007	223.801	67.500	13.535	304.836
2008	218.944	146.238	15.347	380.529
2009	199.079	130.192	23.522	352.793
Summe	838.735	399.130	65.392	1.303.257

Der Tabelle ist zu entnehmen, dass es gelungen ist, das Passagieraufkommen im Beobachtungszeitraum von 265.099 Passagieren um 87.694 Personen oder 33,1 % auf 352.793 Passagiere zu erhöhen.

Im Jahr 2009 entfielen auf die Anlegestellen beim Schifffahrtszentrum bei der Reichsbrücke 199.079 Personen bzw. 56,4 % des Gesamtpassagieraufkommens, auf die Anlegestellen am Donaukanal 130.192 Personen bzw. 36,9 % und auf die Anlegestelle Nußdorf insgesamt 23.522 Passagiere bzw. 6,7 %.

3.2 Details

Wie aus der obigen Übersicht ersichtlich, lag die Zahl der Passagiere beim Schifffahrtszentrum - nachdem in den Jahren 2007 und 2008 die Passagierzahlen gegenüber dem

Jahr 2006 deutlich anstiegen - im Jahr 2009 wiederum bei rd. 200.000 Personen und erreichte damit in etwa wieder die Höhe des Passagieraufkommens des Jahres 2006.

Eine außerordentlich vorteilhafte Entwicklung war bei der Anlegestelle am Donaukanal zu verzeichnen, die in erster Linie auf die erfreuliche Akzeptanz der Fahrten des Twin City Liners zwischen Wien und Bratislava, die ab dem Jahr 2008 mit zwei Schiffen erfolgen, zurückzuführen war. Lag die Zahl der Passagiere im Jahr 2006 noch bei 55.200 Personen, so wurde diese Anlegestelle im Jahr 2009 bereits von 130.192 Passagieren frequentiert, was einer Zunahme um 74.992 Personen bzw. 135,9 % entspricht.

Ebenfalls günstig - allerdings auf niedrigerem Niveau - entwickelte sich die Anzahl der Passagiere bei der Schiffsanlegestelle Nußdorf. Waren im Jahr 2006 noch 12.988 Passagiere zu verzeichnen, so trat bis zum Jahr 2009 eine Erhöhung der Zahl der Passagiere um 10.534 Personen oder 81,1 % auf 23.522 Personen ein.

4. Übertragung von Länden und Schifffahrtsanlagen

Grundlage für die Ausübung der statutarisch vorgesehenen Aufgabe der Gesellschaft, nämlich der Vermarktung der Wiener Ufer- und Ländenflächen, ist der am 11. Dezember 2002 noch von der damaligen DHW abgeschlossene Übertragungsvertrag, dessen Gegenstand der Verkauf von Schifffahrtsanlagen (Pontons) und die Übertragung der Bestandrechte, deren Besitz für die Übernahme der Schifffahrtsanlagen Voraussetzung war, ist. Diesbezüglich war zu erwähnen, dass § 2 Z 23 SchFG die Lände als Landungsplatz mit Einrichtungen zum Festmachen von Fahrzeugen oder Schwimmkörpern (z.B. Schiffen oder Flößen) definiert. Ist ein unmittelbares Festmachen eines Schiffes an einer Lände nicht möglich, so bedarf es eines zwischen Ufer und Schiff zwischengeschalteten Pontons. Dieser fungiert als schwimmender Anlegesteg und bietet im Allgemeinen eine wasserstandsunabhängige Verheftungsmöglichkeit (Vorstellobjekt).

Gemäß Pkt. II Abs. 1 in Verbindung mit der Anlage II des gegenständlichen Übertragungsvertrages übernahm die WDE folgende Pontons:

Bezeichnung	Standort
RP LXX	Nußdorf
n.n.	Donaukanal I
RP XIII	Donaukanal II
RP LXV	Custozzagasse
9765	Frachtlände
10051	Frachtlände
10047	Frachtlände
10049	Frachtlände
9733	Frachtlände

Weiters übertrug die DDSG der DHW gem. Pkt. I die in der Anlage I bezeichneten Bestandverträge bzgl. folgender Anlegestellen:

Zahl des Vertrages	Anlegestelle
TEG/Je/A3	Praterkai/Zwischenrücken
12.217-4/97	Nußdorf
20.854-4/97	Donaukanal I
20.886.4/97	Donaukanal II
13.523-14/92	Custozzagasse
21.213.14/89	Kaisermühlen

In diesem Zusammenhang fiel auf, dass lt. Pkt. I Abs. 1 lit. a und b des Übertragungsvertrages die DDSG die abgeschlossenen Bestandverträge über Grundflächen entlang des Donauufers bzw. des Donaukanals mit Wirkung ab Abschluss des Vertrages aufgelöst hat.

Andererseits war von der Bestandgeberin Wasserstraßendirektion am 10. Dezember 2002, also bereits vor Abschluss des Übertragungsvertrages, eine Einverständniserklärung darüber abgegeben worden, dass die Bestandverträge gleichlautend von der DDSG auf die DHW (und somit auf die WDE) übertragen werden.

Unter Bedachtnahme darauf, dass die unterschiedlichen Inhalte der Vereinbarungen Anlass zu Rechtsunsicherheiten bieten können, regte das Kontrollamt an, der Richtigkeit von Vertragsinhalten ein höheres Augenmerk zuzuwenden.

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

Die Empfehlung wird aufgegriffen werden.

In einem weiteren Prüfungsschritt nahm das Kontrollamt in die einzelnen Übertragungen und Abwicklungen der Länden und Schifffahrtsanlagen Einschau und führte auch Begehungen dieser Länden und Schifffahrtsanlagen durch.

5. Linkes Donauufer

Die WDE verfügte zum Zeitpunkt der Einschau am linken Ufer des Donaustromes über zwei Anlegestellen:

Standort (von Strom-Kilometer [Strom-km] bis Strom-km)	Anlegestellen
1928,795 - 1928,694	Ponton EP 201
1928,670 - 1928,000	Kaisermühlen

5.1 Ponton EP 201

5.1.1 Dieses ursprünglich im Eigentum der Magistratsabteilung 45 befindliche Vorstellobjekt wurde von der WDE am 22. November 2006 um einen Bruttobetrag von 6.000,-- EUR erworben und am 1. Dezember 2006 übernommen. Bei der Prüfung der von der Magistratsabteilung 45 am 22. November 2006 ausgestellten Faktura zeigte sich, dass der in Rechnung gestellte Kaufpreis inkl. USt ausgewiesen worden war.

Dazu stellte das Kontrollamt fest, dass gem. § 11 UStG 1994 bei der Ausstellung von Rechnungen - abgesehen von Kleinbetragsrechnungen gem. § 11 Abs. 6 UStG 1994 - das Entgelt für die Lieferung oder sonstige Leistung und der auf das Entgelt entfallende Steuerbetrag separat auszuweisen sind. Nachdem der Nettorechnungsbetrag im konkreten Fall die Grenze für Kleinbetragsrechnungen überschreitet, wäre der separate Ausweis der USt angebracht gewesen. Da sich hiedurch auch Auswirkungen auf die Zulässigkeit des Vorsteuerabzuges ergeben, regte das Kontrollamt an, der Überprüfung der Ordnungsmäßigkeit von Eingangsrechnungen ein erhöhtes Augenmerk zuzuwenden.

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

Die Gesellschaft wird in Hinkunft der Anregung des Kontrollamtes entsprechen.

5.1.2 Beim Ponton EP 201, der für die einreihige Verheftung von Fahrgastschiffen vorgesehen ist, handelt es sich um einen umgebauten ehemaligen Schleppkahn, der für das kurzzeitige Anlegen, d.h. lediglich zum Ein- und Aussteigen der Passagiere von Fahrgastschiffen, Verwendung findet. Der für Fahrgäste begehbare Bereich verfügt über einen hölzernen Gehbelag und ist durch ein 1 m hohes Geländer und Ketten begrenzt. Der Ponton ist mit Stahlseilen an den Uferpollern verheftet und der Zugang zur Anlage erfolgt über einen ca. 7,20 m langen und 2,50 m breiten Landgang, der am Ufer und am Ponton beweglich gelagert ist.

Bereits mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 11. Mai 1998 (MA 58 - 804/98) war der Magistratsabteilung 45 die wasser- und schifffahrtsrechtliche Bewilligung zur Errichtung eines Vorstellobjektes für Fahrgastschiffe am Donaustrom, linkes Ufer sowie die zu dessen Benützung erforderliche schifffahrtsrechtliche Benützungsbewilligung erteilt worden. Mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 27. März 2007 (M58/01693/2007/4) wurde der Übergang des Eigentums am Ponton von der Magistratsabteilung 45 an die WDE zur Kenntnis genommen und die wasser- und schifffahrtsrechtliche Bewilligung auf die WDE übertragen.

Der in Rede stehende Ponton ist - wie bereits erwähnt - am linken Ufer des Donaustromes zwischen Strom-km 1928,795 und Strom-km 1928,694 verheftet. Da die Einschau ergab, dass die WDE für diesen Ländenabschnitt am linken Ufer des Donaustromes über keinen gültigen Bestandvertrag verfügt, wies die WDE in einer Stellungnahme darauf hin, dass sie daran denke, diesen Ländenabschnitt samt zugehörigem Ponton wieder an die Magistratsabteilung 45 zurückzustellen und deshalb prüfe, ob die Aufnahme von Vertragsverhandlungen über die Einräumung eines Bestandrechtes zweckmäßig sei.

Unter Bedachtnahme darauf, dass das Fehlen eines Bestandvertrages jedenfalls dem Grundsatz der Ordnungsmäßigkeit widerspricht, empfahl das Kontrollamt, diese Phase der Überlegungen rasch abzuschließen, zumal dieser Ponton zum Zeitpunkt der Begehung durch das Kontrollamt durch einen Vandalenakt unbenutzbar war und die Anlegestelle nicht verwendet wurde.

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

Nach Hinweis des Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 45 wurde der Ponton mittlerweile zusätzlich gesichert und die wichtigsten Sanierungsmaßnahmen vorgenommen. Entsprechend der Anregung des Kontrollamtes werden die Gespräche mit der Magistratsabteilung 45 zwecks Rücknahme des Pontons aufgenommen.

5.2 Lände Kaisermühlen

5.2.1 Am 12. Februar 1988 (mit einem Nachtrag vom 28. November 1990) wurde zwischen der Wasserstraßendirektion als Bestandgeberin und der vormaligen DDSG als Bestandnehmerin ein Vertrag zur Benützung der Lände am linken Donauufer zwischen Strom-km 1928,670 und Strom-km 1928 für den Betrieb einer Abstelllände für alle Arten von Wasserfahrzeugen, ausgenommen nicht entgaste oder beladene Fahrzeuge zur Beförderung feuergefährlicher Stoffe oder zur Beförderung von Explosivstoffen, sowie für die Errichtung der für den Betrieb der Abstelllände erforderlichen Verheftungseinrichtungen - nach Maßgabe einer mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 14. Dezember 1987 (MA 58 - 3142/87) erteilten Bewilligung - abgeschlossen.

Im erwähnten Bestandvertrag wurde festgelegt, dass das Vertragsverhältnis rückwirkend ab 1. Jänner 1988 auf unbestimmte Dauer begründet wird, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 2000 bestehen soll. Eine stillschweigende Verlängerung des Vertrages über den 31. Dezember 2000 hinaus wurde ausdrücklich ausgeschlossen.

Allerdings wurde die Wasserstraßendirektion von der WDE, nachdem dieser die Schifffahrtsanlagen der vormaligen DDSG übertragen worden waren, mit Schreiben vom 3. März 2004 von der Rechtsnachfolge der WDE in Kenntnis gesetzt und ersucht, die Wirksamkeit des am 12. Februar 1988 (mit Nachtrag vom 28. November 1990) abgeschlossenen Bestandvertrages, beginnend mit 1. Jänner 2001, auf unbestimmte Zeit zu verlängern. Eine schriftliche Stellungnahme oder die Neuausfertigung eines Bestandvertrages über den in Rede stehenden Ländenbereich lag in den Unterlagen der WDE jedoch nicht auf.

In diesem Zusammenhang wäre auch zu bedenken, dass gem. Pkt. I Abs. 1 lit. b (Anlage I) des am 11. Dezember 2002 abgeschlossenen "Vertrages über die Übertragung von Ländern und Schifffahrtsanlagen" der mit der Wasserstraßendirektion abgeschlossene Bestandvertrag mit Wirkung ab dem Abschluss des Übertragungsvertrages aufgelöst worden war. Das Kontrollamt empfahl, in Gesprächen mit der Donau-Hochwasserschutz-Konkurrenz bzw. der via donau als Rechtsnachfolgerin der Wasserstraßendirektion die rechtliche Situation hinsichtlich des Bestandrechtes für den Ländenabschnitt am linken Donauufer von Strom-km 1928,670 bis Strom-km 1928 zu erörtern und für die ordnungsmäßige Absicherung des Bestandrechtes zu sorgen. Dies auch deshalb, weil im Nachtrag vom 28. November 1990 zum Bestandvertrag vom 12. Februar 1988 unter Pkt. 1 ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass eine stillschweigende Verlängerung des Bestandvertrages über den 31. Dezember 2000 hinaus ausgeschlossen ist.

Hieraus ergab sich zunächst, dass die WDE über die gegenständliche Lände ohne klares Bestandverhältnis verfügt. Die WDE nahm die Einschau des Kontrollamtes zum Anlass, um mit der Bestandgeberin Kontakt aufzunehmen und eine schriftliche Einverständniserklärung darüber zu erlangen, wonach der Bestandvertrag auf unbestimmte Dauer, mit der in § 4 des Bestandvertrages vorgesehenen Kündigungsmöglichkeit, abgeschlossen ist. Das Kontrollamt empfahl in diesem Zusammenhang, der regelmäßigen Aktualisierung der abgeschlossenen Bestandverträge erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden.

<u>Stellungnahme der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH:</u>
Die Gesellschaft wird die Anregung des Kontrollamtes aufgreifen. Die Bestandgeberin via donau hat mittlerweile das Bestandrecht auf unbestimmte Dauer gewährt und damit die unbefriedigende Situation korrigiert.

5.2.2 Mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 25. April 2002 (MA 58 - 4928/2000) wurde der vormaligen DDSG die wasser- und schifffahrtsrechtliche Bewilligung zur Er-

richtung der zwischen Strom-km 1928,500 und 1928 bestehenden Lände erteilt. Mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 13. Juni 2003 (MA 58 - 4258/02) erfolgte sodann die schifffahrtsrechtliche Benützungsbewilligung.

Die Einschau zeigte ferner, dass von der WDE zwar die Lände von Strom-km 1928,670 bis Strom-km 1928 in Bestand genommen worden ist und hiefür auch das Entgelt entrichtet wird; tatsächlich wurde der Gesellschaft aber nur für die Lände von Strom-km 1928,500 bis Strom-km 1928 die wasser- und schifffahrtsrechtliche Bewilligung erteilt. Das Kontrollamt empfahl zu prüfen, ob für die restliche Lände noch ein Nutzungsbedarf besteht. Sollte dies nicht der Fall sein, wurde angeregt zu überlegen, ob die Verminderung der in Bestand genommenen Lände auf jenes Ausmaß, für welches die Bewilligung vorliegt, zweckmäßig wäre.

Stellungnahme der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH:
Betreffend der Diskrepanz zwischen Bestandvertrag und Bescheid bei der Lände Strom-km 1928,670 wird die Gesellschaft gemäß der Anregung des Kontrollamtes bei der Magistratsabteilung 58 eine Korrektur des Bescheides beantragen.

6. Rechtes Donauufer

Abgesehen von der Lände am Donaukanal, an der die beiden Twin City Liner verheftet sind, sind die Länden am rechten Ufer des Donaustromes für die geschäftliche Tätigkeit der WDE am bedeutsamsten.

Die WDE verfügt am rechten Ufer des Donaustromes über drei Länden:

Lage (von Strom-km bis Strom-km)	Anlegestellen
1933,989 - 1933,909	Lände Nußdorf
1930,492 - 1931,165	Millenniumslände
1929,460 - 1927,925	Lände Reichsbrücke (Schifffahrtszentrum)

6.1 Lände Nußdorf

6.1.1 Der Landungsstelle Nußdorf liegt ein am 13. Oktober 1997 zwischen der vormaligen DDSG als Bestandnehmerin und der vormaligen Wasserstraßendirektion als Be-

standgeberin abgeschlossener Bestandvertrag (Zl. 12.217-4/97) zugrunde, der mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1998 auf unbestimmte Zeit abgeschlossen wurde.

Danach nahm die vormalige DDSG am rechten Ufer des Donaustromes die Uferböschung von Strom-km 1933,989 bis Strom-km 1933,909 in Bestand, um gem. § 3 des Vertrages die Uferböschung für die Verheftung eines Vorstellobjektes (RP LXX) als Schiffsanlegestelle nach Maßgabe einer von der Magistratsabteilung 58 mit Bescheid vom 17. September 1997 (MA 58 - 3963/95) erteilten wasser- und schifffahrtsrechtlichen Bewilligung zu benützen.

Mit diesem Bescheid erhielt die vormalige DDSG die Bewilligung zur Errichtung einer Schiffsanlegestelle am rechten Ufer des Donaustromes zwischen Strom-km 1933,909 und Strom-km 1933,989 zur zweireihigen Verheftung von Wasserfahrzeugen bis zu einer Breite von jeweils 14 m.

6.1.2 Im Zuge der Übernahme der Anlagenobjekte der vormaligen DDSG durch die WDE aufgrund des Übertragungsvertrages vom 11. Dezember 2002 wurde von der WDE auch der Ponton RP LXX übernommen. Bei diesem Vorstellobjekt handelt es sich um ein Rohrponton mit einer Länge von 24 m und einer Breite von 5,70 m.

Die Bewertung des Pontons im Zuge der Übertragung erfolgte mit 8.000,-- EUR. Die bei der Übernahme vorgesehene Nutzungsdauer wurde mit fünf Jahren angenommen, sodass hieraus eine jährliche Abschreibung in der Höhe von 1.600,-- EUR resultierte. Zum Zeitpunkt der Einschau war dieser Ponton - bis auf einen Erinnerungseuro - vollständig abgeschrieben.

6.1.3 Neben den Länden beim Schifffahrtszentrum und der Schiffsstation "Wien City" beim Donaukanal ist die Anlegestelle Nußdorf die dritte wesentliche Umsatzträgerin der WDE. Wie dem Passagieraufkommen (s. Pkt. 3 dieses Berichtes) entnommen werden kann, war in den letzten Jahren bei dieser Schiffsstation ein stetig wachsendes Aufkommen festzustellen. Die Einschau ergab jedoch, dass die Anlage für größere Kabinenschiffe, wie sie beim Schifffahrtszentrum Wien bei der Reichsbrücke anlegen, nicht

sehr gut geeignet ist. Das Kontrollamt empfahl daher zu prüfen, ob durch die Inbestandnahme weiterer Ländenabschnitte die Möglichkeit geschaffen werden könnte, eine Schiffsstation zu errichten, die auch für das Anlegen von Kabinenkreuzfahrtschiffen besser geeignet wäre. Da sich bei der Begehung dieser Anlage zeigte, dass auch die Verkehrssituation z.B. für den Transport der ankommenden Passagiere nicht unproblematisch ist, sollte jedenfalls für allfällige Verbesserungen auch mit den - für die Regelung des lokalen Verkehrs - zuständigen Dienststellen das Einvernehmen hergestellt werden.

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

Die Situation in Nußdorf ist einerseits durch die Problematik der Beeinträchtigung der Fußgängerinnen bzw. Fußgänger und Radfahrerinnen bzw. Radfahrer durch den zufahrenden Busverkehr gekennzeichnet. Diesbezüglich ist die Gesellschaft bereits mit den zuständigen Behörden sowie den zuständigen politischen Instanzen im Bezirk und auf Stadtebene in Kontakt getreten.

Unerfreulicherweise wurde durch eine Änderung der Verordnung zum Schifffahrtsgesetz, welche am 9. Februar 2011 verlautbart wurde, die Zufahrt mittels Bussen zu den Anlegestellen in Nußdorf rechtlich für zulässig erklärt.

Die zweite Problematik mit der Lände Nußdorf besteht in der wirtschaftlichen Beeinträchtigung der WDE durch die dort bestehenden Länden. Während an den Länden der Reichsbrücke aufgrund der hervorragend ausgestatteten Infrastruktur und Hafenorganisation Länden- und Passagegebühren verlangt werden können (die Rechtmäßigkeit der Passagegebühren wurde durch ein OGH-Urteil bestätigt), ist dies an den Nußdorfer-Länden nicht begründbar bzw. bisher nicht geschehen. Die Inanspruchnahme der dort genehmigten Privatländen durch Schifffahrtsgesellschaften verursacht einen entsprechenden Umsatzentgang für die WDE.

Der vom Kontrollamt angeregte Bau einer Schiffstation in Nußdorf ist aufgrund der dort gegebenen Bestandsituation bedauerlicherweise nicht möglich.

6.2 Millenniumslände

6.2.1 Diese Lände befindet sich auf einem Abschnitt am rechten Ufer des Donaustromes, der von der WDE mit Unterbestandvertrag vom 16. Mai 2003 in Bestand genommen wurde. Mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 28. August 2007 (M58/01915/2007/12) war der WDE die wasser- und schifffahrtsrechtliche Bewilligung zur Errichtung einer im Bereich des rechten Ufers des Donaustromes zwischen Strom-km 1931,165 und Strom-km 1930,467 verlaufenden Lände zur einreihigen Verheftung von Fahrgastschiffen im Bereich des geböschten Ufers sowie zur zweireihigen Verheftung von Fahrgastschiffen im Bereich der Kaimauer erteilt worden.

In diesem Zusammenhang wies das Kontrollamt darauf hin, dass die WDE lediglich über Bestandrechte für den Ländenabschnitt von Strom-km 1931,165 bis Strom-km 1930,492 verfügt. Die Bewilligung der Magistratsabteilung 58 umfasst somit einen Ländenabschnitt, für welchen die WDE über kein Bestandrecht verfügt. Dazu stellte die Gesellschaft in einer Stellungnahme fest, dass derzeit zwar kein Bestandvertrag mit der WHL über den weiteren Ländenabschnitt vorliegen würde; eine Ergänzung des abgeschlossenen Unterbestandvertrages sei aber in Vorbereitung.

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

Die Gesellschaft wird der Anregung des Kontrollamtes entsprechen und die fehlenden 25 m anmieten.

6.2.2 Gemäß § 51 Abs. 1 SchFG wurde für den Baubeginn dieser Schifffahrtsanlage eine Frist bis zum 1. Februar 2008 und für die Bauvollendung eine solche bis 1. Februar 2009 bestimmt. Sowohl der Baubeginn als auch die Bauvollendung sollten schriftlich angezeigt werden. Nach Fertigstellung der Anlagen sollte auch die schifffahrtsrechtliche Benützungsbewilligung beantragt werden. Nachdem eine Analyse die-

ses Projektes ergab, dass dessen Umsetzung nur mit unverhältnismäßig hohen Kosten durchführbar wäre, wurde von einer Realisierung abgesehen. Eine Umsetzung des Projektes in anderer Form wäre aufgrund erhaltener Auskünfte der WDE in Planung begriffen. Zum Zeitpunkt der Einschau fand diese Lände als Abstelllände Verwendung. Nachdem die von der Magistratsabteilung 58 eingeräumte Frist für die Bauvollendung am 1. Februar 2009 abgelaufen ist und somit allenfalls ein weiteres Ansuchen um Bewilligung gestellt werden müsste, regte das Kontrollamt an, die derzeitige Nutzung der Lände als Abstelllände durch Bescheid bewilligen zu lassen.

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

Ein Ansuchen auf Erteilung einer Bewilligung für eine Abstelllände ist bereits in Vorbereitung.

6.3 Anlegestellen beim Schifffahrtszentrum

Die Gesellschaft verfügt beim Schifffahrtszentrum bei der Reichsbrücke über insgesamt zwölf Anlegestellen und zwei Anlegestellen an der Kaimauer beim Hotel Hilton.

Von Strom-km bis Strom-km	Anlegestelle	Pontonbezeichnung
1929,460 - 1928,393	Kaimauer Anleger 1 - 8	
1928,116 - 1927,715	Anleger 9	GK 10051
	Anleger 10	GK 10047
	Anleger 11	GK 10049
	Anleger 12	HO 94
1927,344 - 1926,975	Hilton Danube Anleger 1	

Die Einschau des Kontrollamtes ergab, dass die Benutzungsbedingungen für die Länden der WDE in der aktuellen 7. Fassung vom 4. November 2009 noch einen "Anleger 13" im Bereich von Strom-km 1928,116 bis 1927,715 ausweisen. Hiebei zeigte sich, dass es sich um eine Anlegestelle handelt, die aufgrund des zwischenzeitig veräußerten Vorstellobjekts nicht mehr angefahren werden kann. Da somit die Benutzungsbedingungen die aktuelle Ländensituation nicht mehr korrekt wiedergeben, regte das Kontrollamt an, diese Änderung bei einer Neuauflage der Benutzungsbedingungen zu berücksichtigen.

Stellungnahme der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH:
Der Anregung des Kontrollamtes wurde bereits entsprochen, die Benutzungsbedingungen wurden angepasst.

6.3.1 Kaianlagen Anleger 1 - 8

Auf Grundlage des Bescheides der Magistratsabteilung 58 vom 27. April 1998 (MA 58 - 2062/97) war der Magistratsabteilung 45 bzw. der DDSG die schifffahrtsrechtliche Bewilligung zur Errichtung eines Dammes am rechten Ufer des Donaustromes von Strom-km 1930,700 bis Strom-km 1928,100 und dessen Ausgestaltung mit schifffahrtstechnischen Anlagen erteilt sowie gleichzeitig dessen Fertigstellung festgestellt worden. In diesem Zusammenhang wurde zwischen Strom-km 1929,460 und Strom-km 1928,393 eine Kaimauer mit acht Doppelrampen errichtet, in deren Bereich sich insgesamt 15 Versorgungsstellen mit Strom-, Wasser- und Kanalanschlüssen befinden. Der gesamte Kaimauerbereich wurde mit den für die Schifffahrt erforderlichen Pollern und Leitern ausgestattet.

Die DDSG beabsichtigte die schifffahrtstechnischen Anlagen am rechten Ufer des Donaustromes zwischen Strom-km 1929,460 und Strom-km 1928,393 als Fahrgastlände zu benützen und suchte bei der Magistratsabteilung 58 um die Erteilung der hiefür erforderlichen schifffahrtsrechtlichen Benützungsbewilligung an, die ihr mit dem bereits erwähnten Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 27. April 1998 (MA 58 - 2062/97) auch erteilt wurde.

Im Jahr 2005 suchte die WDE um die Erteilung einer Genehmigung für die Errichtung eines Betonpodestes als Einstiegsstelle für Fahrgastschiffe mit höheren Einstiegshöhen am rechten Ufer des Donaustromes zwischen Strom-km 1928,882 und Strom-km 1928,878 an. Diesem Antrag der WDE wurde mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 17. Juni 2005 (M58/01325/2005/5) stattgegeben und mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 28. November 2005 (M58/04253/2005/6) wurde der Gesellschaft auch die schifffahrtsrechtliche Benützungsbewilligung erteilt.

Die so hergestellte Anlage dient hauptsächlich zum kurzzeitigen Stillliegen von Rundfahrtschiffen bzw. sonstigen Fahrgastschiffen mit höheren Einstiegshöhen. Als Absturzsicherung sind seitlich 1 m hohe Geländer, die an den Stufen um jeweils 2,5 m in Strömungsrichtung verlängert sind, vorgesehen. Der landseitige Zugang zu der Anlage ist mit einer Absperrkette zu sichern.

Für die Verheftung der Fahrgastschiffe werden auch zwei Rohrpoller an der wasserseitigen Podestkante sowie die bereits bei Strom-km 1928,907 und Strom-km 1928,840 vorhandenen Poller verwendet.

6.3.2 Anleger 9 (Ponton GK 10051)

Im Zuge der Übernahme der Anlageobjekte der vormaligen DDSG durch die WDE wurde auch das Vorstellobjekt GK 10051 mit einem Bewertungsansatz von 20.000,-- EUR übernommen. Die bei der Übernahme vorgesehene Nutzungsdauer wurde mit fünf Jahren angenommen, sodass hieraus eine jährliche Abschreibung in der Höhe von 4.000,-- EUR resultierte. Zum Berichtszeitpunkt war der Ponton - bis auf einen Erinnerungseuro - vollständig abgeschrieben. Bei diesem Ponton handelt es sich um einen umgebauten Schleppkahn mit einer Länge von 77,6 m, einer Breite von 10 m und einer Seitenhöhe von 2,52 m. Er ist mit Stahlseilen an den Uferpollern verheftet. Der Zugang zum Ponton erfolgt über einen ca. 12 m langen und 2,57 m breiten Landgang, der am Ufer in einem Betonfundament und am Schiff in einer Laufstegnische aufliegt.

Nachdem der Gesellschaft mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 7. Jänner 2002 die Bewilligung für die Umgestaltung des Vorstellobjektes auf eine Anlage zur maximal dreireihigen Verheftung von Fahrgastschiffen am rechten Ufer des Donaustromes zwischen Strom-km 1928,304 und Strom-km 1928,192 erteilt worden war, erhielt sie mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 15. Oktober 2002 (MA 58 - 2192/02) die schifffahrtsrechtliche Benützungsbewilligung hiezu.

Die Einschau zeigte, dass der WDE gemäß eines am 16. Mai 2003 noch von der DDSG mit der WHL abgeschlossenen Unterbestandvertrages aber nur ein Unterbestandrecht zwischen Strom-km 1929,460 und Strom-km 1928,393 sowie zwischen Strom-km

1928,274 und Strom-km 1928,120 eingeräumt wurde. Eine Ländennutzung zwischen Strom-km 1928,393 und Strom-km 1928,274 entbehrt somit einer nachvollziehbaren bestandrechtlichen Grundlage. Das Kontrollamt empfahl der WDE, sich um die notwendige bestandrechtliche Sicherung auch des Ländenabschnittes von Strom-km 1928,304 bis Strom-km 1928,274 zu bemühen.

Stellungnahme der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH:
Auch in diesem Fall wird die Anpassung des Bescheides und des Bestandverhältnisses auf die tatsächlich gegebenen Bedingungen von der Gesellschaft beantragt werden.

Abweichend von den im Bewilligungsbescheid der Magistratsabteilung 58 vom 7. Jänner 2002 (MA 58 - 3568/2001) vorgesehenen Spezifikationen wurde mit dem schifffahrtsrechtlichen Benützungsbescheid der Magistratsabteilung 58 vom 15. Oktober 2002 (MA 58 - 2192/02) u.a. genehmigt, dass die von den Passagieren begehbaren Flächen nicht mit einem Gummirasterbelag versehen werden, sondern die Deckfläche rutschfest gestrichen wird. Auch bedarf der Landgang und das Vorstellobjekt selbst lt. Pkt. 6 der bewilligten Abweichungen keiner Einrichtungen zur Beleuchtung der für Passagiere begehbaren Flächen, da die am Ufer vorhandene Beleuchtung des Treppelweges für die Beleuchtung der Anlage ausreichend ist und diese bei Passagierbetrieb auch vom verhefteten Passagierschiff aus ausgeleuchtet wird.

6.3.3 Anleger 10 (Ponton GK 10047)

Im Zuge der Übernahme der Anlagen der vormaligen DDSG durch die WDE wurde auch das Vorstellobjekt GK 10047 mit einem Bewertungsansatz von 20.000,-- EUR übernommen. Die bei der Übernahme vorgesehene Nutzungsdauer wurde mit fünf Jahren angenommen, sodass hieraus ebenfalls eine jährliche Abschreibung in der Höhe von 4.000,-- EUR resultierte. Zum Zeitpunkt der Einschau des Kontrollamtes war auch dieser Ponton - bis auf einen Erinnerungseuro - vollständig abgeschrieben.

Wie beim Ponton GK 10051 handelt es sich auch bei diesem Vorstellobjekt um einen umgebauten Schleppkahn. Die von Passagieren begehbaren Flächen sollten u.a. über

ein Geländer oder Ketten als Absturzsicherung verfügen und beleuchtet sein. Abweichend von den im Bewilligungsbescheid der Magistratsabteilung 58 vom 7. Jänner 2002 (MA 58 - 3568/2001) vorgesehenen Spezifikationen wurde mit dem schifffahrtsrechtlichen Benützungsbescheid der Magistratsabteilung 58 vom 15. Oktober 2002 (MA 58 - 2192/02) auch für diesen Ponton u.a. genehmigt, dass der Landgang und das Vorstellobjekt selbst keiner Einrichtungen zur Beleuchtung der für Passagiere begehbaren Flächen bedürfen, da die am Ufer vorhandene Beleuchtung des Treppelweges für die Beleuchtung der Anlage ausreichend ist und diese bei Passagierbetrieb auch vom verhefteten Passagierschiff aus ausgeleuchtet wird.

> Stellungnahme der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH:
> Betreffend der Beleuchtung des neuen Treppelweges vertritt die Gesellschaft nach Einholung von Fachauskünften die Auffassung, dass auch bei Ausfall der öffentlichen Beleuchtung die Beleuchtung der Schiffe ausreicht, um in diesen kurzen Zeiträumen das Ein- und Aussteigen der Passagiere zu ermöglichen.

Gemäß Pkt. 9 des Bewilligungsbescheides sind die Pkte. 1 bis 4 der Bedingungen und Auflagen des Bescheides der Magistratsabteilung 58 vom 21. August 1997 (MA 58 - 2650/95) auf die Vorstellobjekte sinngemäß anzuwenden. Wie die Einschau des Kontrollamtes ergab, verfügt die WDE nicht über diesen Bescheid. Da die Einhaltung der mit diesem Bescheid vorgeschriebenen Bedingungen und Auflagen durch diesen Verweis aber auch zum Inhalt des gegenständlichen Bescheides der Magistratsabteilung 58 vom 7. Jänner 2002 (MA 58 - 3568/2001) geworden sind, empfahl das Kontrollamt die Vervollständigung der rechtlichen Unterlagen.

Wie der Anleger 9 (Ponton GK 10051) entbehrt auch die Ländennutzung durch den Anleger 10 einer dokumentierten bestandrechtlichen Grundlage. Das Kontrollamt empfahl daher auch hier der WDE, sich um die nachprüfbare bestandrechtliche Sicherung des Ländenabschnittes von Strom-km 1928,120 bis Strom-km 1928,116 zu bemühen.

Stellungnahme der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH:
Auch hier wird die Übereinstimmung des Bestandvertrages mit der Realität von der Gesellschaft umgesetzt werden.

6.3.4 Anleger 11 (Ponton GK 10049)

Bei dem von der vormaligen DDSG lt. Übertragungsvertrag übernommenen Vorstellobjekt GK 10049 handelt es sich ebenfalls um einen umgebauten Schleppkahn. Die Beleuchtung der Verkehrsflächen bei Dunkelheit oder schlechter Sicht erfolgt durch das am Vorstellobjekt verheftete Fahrgastschiff.

Die Verheftung des Anlegers 11 wurde noch der vormaligen DDSG von der Magistratsabteilung 58 mit Bescheid vom 21. August 1997 (MA 58 - 2650/95) am Ländenabschnitt von Strom-km 1027,928 bis Strom-km 1927,854 genehmigt.

Unter Bedachtnahme darauf, dass die WDE lt. Unterbestandvertrag vom 16. Mai 2003 über einen Ländenabschnitt von Strom-km 1927,925 bis Strom-km 1927,715 bestandrechtlich verfügen kann, befindet sich jedoch der von der wasser- und schifffahrtsrechtlichen Bewilligung umfasste kleine Ländenabschnitt von Strom-km 1927,925 bis Strom-km 1927,928 außerhalb des von der WDE in Bestand genommenen Ländenabschnittes.

Noch mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 21. August 1997 (MA 58 - 2650/95) war der vormaligen DDSG die wasser- und schifffahrtsrechtliche Bewilligung zur Errichtung des Vorstellobjektes GK 10049 im Bereich des rechten Ufers des Donaustromes zwischen Strom-km 1927,928 und Strom-km 1927,854 für die Verheftung von Frachtschiffen oder Frachtkähnen erteilt worden. Nach der Übernahme der DDSG durch die WDE beabsichtigte diese, das Vorstellobjekt GK 10049 anstatt zur Verheftung von Frachtschiffen oder Frachtkähnen für die Verheftung von Fahrschiffen zu verwenden und den am rechten Ufer des Donaustromes beanspruchten Ländenbereich von Strom-km 1927,933 bis Strom-km 1927,854 zu erstrecken.

Dem diesbezüglichen Antrag der WDE wurde mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 28. November 2005 (M58/04253/2005/6) entsprochen, womit der Gesellschaft für

die Abänderung der Nutzung des Vorstellobjektes GK 10049 (Verheftung von Fahrgastschiffen anstelle der Verheftung von Frachtschiffen) und die Erstreckung des am rechten Donauufer beanspruchten Ländenbereiches von Strom-km 1927,933 bis Strom-km 1927,854 die schifffahrtsrechtliche Benützungsbewilligung erteilt wurde. Auch diesfalls war darauf hinzuweisen, dass die WDE bestandrechtlich nachvollziehbar lediglich über den Ländenabschnitt bis Strom-km 1927,925 verfügen kann. Eine Nutzung des Ländenabschnittes zwischen Strom-km 1927,925 und Strom-km 1927,933 wäre somit bestandrechtlich fraglich.

Dies war der Bescheid erlassenden Magistratsabteilung 58 auch bekannt und es wurde in der Verhandlungsschrift vom 25. Mai 2005 ausdrücklich festgehalten, dass sich die der WDE bewilligte Schifffahrtsanlage stromauf bis Strom-km 1927,933 erstreckt und somit in den Bereich der mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 14. September 2004 (MA 58 - 2349/04) wasser- und schifffahrtsrechtlich bewilligten Nachbarlände zur Verheftung eines Ausbildungsschiffes zwischen Strom-km 1927,993 und Strom-km 1927,928 reicht.

Auch unter Berücksichtigung der Zustimmung der Bewilligungsinhaberin der Nachbarlände wird das bestandrechtliche Schicksal des Ländenabschnittes von Strom-km 1927,925 bis Strom-km 1927,928 nicht erfasst. Um Meinungsverschiedenheiten bzw. rechtliche Unklarheiten zu vermeiden, regte das Kontrollamt an, in Gesprächen mit der Bestandgeberin (WHL), der Magistratsabteilung 58 und der Nutzerin der Nachbarlände, eine Klärung der bestandrechtlichen Lage des fraglichen Ländenabschnittes herbeizuführen.

Inhalt des Bescheides der Magistratsabteilung 58 vom 17. Juni 2005 (M58/01325/2005/5), mit dem die Umgestaltung des Pontons GK 10049 zu einem Vorstellobjekt für die Fahrgastschifffahrt bewilligt wurde, war u.a. auch die Erteilung der Zustimmung zur Erstreckung des von der WDE am rechten Ufer des Donaustromes beanspruchten Bereiches von Strom-km 1927,933 bis Strom-km 1927,854. Auch diesbezüglich gab das Kontrollamt zu bedenken, dass die WDE bestandrechtlich gesichert lediglich über den Ländenabschnitt zwischen Strom-km 1927,925 und Strom-km

1927,715 verfügen kann und somit für die Nutzung des Ländenabschnittes zwischen Strom-km 1927,933 und Strom-km 1927,925 vorsorgen sollte, wobei - wie bereits erwähnt - zwischen Strom-km 1927,928 und Strom-km 1927,933 eine Zustimmungserklärung der Nutzerin der Nachbarlände vorliegt.

Der Ende 2002 von der DDSG übernommene Ponton GK 10049 wurde bei seiner Übernahme mit einem Bewertungsansatz von 11.000,-- EUR bücherlich erfasst. Bei der Übernahme wurde die vorgesehene Nutzungsdauer mit fünf Jahren angenommen, sodass hieraus eine jährliche Abschreibung in der Höhe von 2.200,-- EUR resultierte.

Im Jahr 2005 wurde dieser Ponton um 73.184,58 EUR generalsaniert. Dieser Aufwand wird über zehn Jahre, somit jährlich mit 7.318,46 EUR, abgeschrieben. Durch die vorgenommene Generalsanierung erhöhte sich die Nutzungsdauer der ursprünglichen Anlage um weitere zehn Jahre. Dazu stellte das Kontrollamt fest, dass sowohl im Anlagenverzeichnis der WDE als auch im Stammdatenblatt der Anlagenbuchhaltung die Nutzungsdauer der ursprünglichen Anlage mit 25 Jahren festgelegt wurde. Allerdings wurde statt der bei einer 25-jährigen Nutzungsdauer adäquaten Abschreibung von 440,-- EUR jährlich, eine solche auf der Grundlage einer fünfjährigen Nutzungsdauer, somit 2.200,-- EUR jährlich, bis zum Zeitpunkt der Generalsanierung zur Anrechnung gebracht. Da somit die im Anlagenverzeichnis angegebene Nutzungsdauer mit den verrechneten Abschreibungen nicht im Einklang steht, regte das Kontrollamt an, die Aufzeichnungen im Anlagenverzeichnis richtigzustellen.

Die Einschau in die der Generalsanierung zugrundeliegenden Fakturen ergab, dass es im Zuge von deren Vornahme auch zu einer Sanierung des Ländengeländes durch die "Arbeitsgemeinschaft Instandsetzung Reichsbrücke" gekommen ist. Für die erfolgte Sanierung wurde der WDE mit Rechnung Nr. 142/2005 vom 11. Juli 2005 ein Betrag von 5.875,17 EUR vorgeschrieben. Dieser Faktura liegt eine am 7. Juni 2005 erstellte Schlussrechnung zugrunde, die wiederum auf einem am selben Tag erstellten Aufmaßblatt basiert. Zusätzlich weist das Aufmaßblatt einen weiteren Erstellungsvermerk vom 27. Juni 2005 auf. Eine von der Auftraggeberin, der WDE, vorzunehmende Prüfung der Richtigkeit und Ordnungsmäßigkeit der Angaben des Aufmaßblattes erfolgte nicht.

Das Kontrollamt nahm die aufgetretenen zeitlichen Diskrepanzen anlässlich der Abrechnung des Projektes zum Anlass, der WDE zu empfehlen, der Einhaltung der Ordnungsmäßigkeit ein erhöhtes Augenmerk zuzuwenden.

Es zeigte sich auch, dass die Bezeichnung des Objektes in der Anlagenverrechnung der WDE von dessen Bezeichnung in den Bescheiden abweicht. Haben die Bescheide der Magistratsabteilung 58 regelmäßig das Vorstellobjekt GK 10049 zum Gegenstand, so wird in der Anlagenverrechnung gewöhnlich vom Objekt HO 10049 gesprochen. Das Kontrollamt empfahl - zur Vermeidung von Missverständnissen - eine Angleichung der Bezeichnung des Objektes an die in den Bescheiden gebräuchliche Bezeichnung vorzunehmen.

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

Zum Bereich des Ländentausches zwischen der ersten DDSG GmbH (ehemalige DDSG Cargo) und der WDE stellt die Gesellschaft fest, dass die vom Kontrollamt angeregten Korrekturen und Bereinigungen im Zuge des derzeit abzuwickelnden Tausches vorgenommen werden. Der Anregung des Kontrollamtes betreffend Harmonisierung der Restnutzungsdauer der Pontons wird die Gesellschaft entsprechen. Auch wird die Bezeichnung der Vorstellobjekte in der Buchhaltung den Bezeichnungen in den Bescheiden angepasst.

6.3.5 Anleger 12 (Ponton HO 94)

Statt dem Anleger 12 war ursprünglich nur die Verheftung von Frachtschiffen oder Frachtkähnen beim früheren Vorstellobjekt GK 9733 vorgesehen.

Basis war der Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 21. August 1997 (MA 58 - 2650/95), mit dem der DDSG die wasser- und schifffahrtsrechtliche Bewilligung zur Errichtung des früheren Vorstellobjekts GK 9733 im Bereich des rechten Ufers des Donaustromes zwischen Strom-km 1927,854 und Strom-km 1927,784 erteilt worden war.

Nach der Übernahme der Anlagen durch die WDE beantragte diese Gesellschaft das Vorstellobjekt GK 9733 gegen das Vorstellobjekt HO 94, welches anstatt zur Verheftung von Frachtschiffen oder Frachtkähnen für die Verheftung von Fahrgastschiffen verwendet werden sollte, auszutauschen.

Nachdem der Antrag der WDE mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 17. Juni 2005 (M58/01325/2005/5) wasser- und schifffahrtsrechtlich genehmigt worden war, erteilte die Magistratsabteilung 58 der WDE mit Bescheid vom 28. November 2005 (M58/04253/2005/6) die schifffahrtsrechtliche Benützungsbewilligung.

In diesem Zusammenhang fiel dem Kontrollamt auf, dass die Magistratsabteilung 58 mit Schreiben vom 10. Oktober 2005 die WDE daran erinnern musste, dass die mit Bescheid vom 17. Juni 2005 (M58/01325/2005/5) bewilligte Fertigstellungsfrist (31. August 2005) bereits abgelaufen war und von der WDE noch keine Fertigstellungsanzeige bei der Magistratsabteilung 58 eingegangen wäre. Mit Schreiben vom 25. Oktober 2005 kam die WDE dieser Aufforderung nach. Wenngleich die eingetretene Fristversäumung mit keinen weiteren Sanktionen verbunden war, empfahl das Kontrollamt, den von der Magistratsabteilung 58 gesetzten Fristen künftig zu entsprechen.

Im Zuge der Übernahme der Anlagenobjekte der vormaligen DDSG durch die WDE wurde der Ponton HO 94 mit einem Bewertungsansatz von 11.000,-- EUR übernommen. Die bei der Übernahme vorgesehene Nutzungsdauer wurde mit fünf Jahren festgesetzt, sodass hieraus eine jährliche Abschreibung in der Höhe von 2.200,-- EUR resultierte.

Im Jahr 2005 wurde dieser Ponton um 58.730,59 EUR generalsaniert. Die hiefür angefallenen Kosten werden über zehn Jahre, somit jährlich mit 5.873,06 EUR, abgeschrieben. Durch die vorgenommene Generalsanierung erhöhte sich aber auch die Nutzungsdauer der ursprünglichen Anlage um weitere zehn Jahre.

Da auch bei diesem Ponton die im Anlagenverzeichnis angegebene Nutzungsdauer mit den verrechneten Abschreibungen nicht im Einklang steht, regte das Kontrollamt auch in diesem Fall an, die Aufzeichnungen im Anlagenverzeichnis richtigzustellen.

Der Landgang zur Landungsanlage sollte gem. Pkt. 11 der bescheidmäßig vorgeschriebenen Auflagen mit einer Absperrvorrichtung (z.B. Kette, versperrbares Tor o.ä.) versehen sein. Die Begehung ergab, dass eine derartige Absperrvorrichtung nicht vorhanden ist.

Im Jahr 2007 ergab sich die Gelegenheit, das ursprünglich an diesem Ponton verheftete, nunmehr ausgemusterte, Vorstellobjekt 9733 um 500,-- EUR an eine ungarische Gesellschaft zu veräußern. Der am 5. Juni 2007 abgeschlossene Kaufvertrag sieht vor, dass das Vorstellobjekt innerhalb von drei Wochen ab Rechnungsdatum abzuholen ist und die Käuferin die für die Verladung und den Transport notwendigen Arbeitskräfte und Gerätschaften zu stellen sowie alle Abholkosten zu bezahlen hat. Außerdem wurde vereinbart, dass mit der Übergabe die Gefahren für die Verschlechterung oder den Untergang des Vorstellobjektes auf die Käuferin übergehen.

In diesem Zusammenhang war zu bemängeln, dass ein anlässlich der Abholung des Vorstellobjektes erstelltes Übergabe-/Übernahmeprotokoll nicht vorliegt. Da lt. Kaufvertrag der Gefahrenübergang mit dem Zeitpunkt der Übergabe der Ware festgesetzt wurde, kommt diesem Zeitpunkt große Bedeutung zu. Das Kontrollamt empfahl in derartigen Fällen - schon aus Gründen der Rechtssicherheit -, die Erstellung eines von beiden Vertragsparteien unterfertigten datierten Übergabe-/Übernahmeprotokolles.

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

Der Anregung des Kontrollamtes hinsichtlich einer Angleichung der im Anlagenverzeichnis angegebenen Nutzungsdauer mit den verrechneten Abschreibungen wird von der Gesellschaft entsprochen werden.

Betreffend des vom Kontrollamt bemängelten Fehlens einer Absperrvorrichtung stellt die Gesellschaft fest, dass eine Absperrung in Form eines Riegels vorhanden ist. Damit wird aus Sicht der Gesellschaft bescheidmäßigen Auflagen entsprochen, eine weitergehende Sicherung erscheint nicht praktikabel.

Der Anregung des Kontrollamtes, bei Verkauf von Pontons ein Übernahmeprotokoll zu erstellen, wird in Zukunft entsprochen werden.

6.4 Hilton Danube Anleger 1

Aus Gründen der Kapazitätserweiterung suchte die WDE um die Genehmigung von zwei weiteren Länden am rechten Ufer des Donaustromes an.

In beiden Fällen wurde von der Magistratsabteilung 58 zwar eine wasser- und schifffahrtsrechtliche Bewilligung sowie eine schifffahrtsrechtliche Benützungsbewilligung erteilt, ein regulärer Ländenbetrieb von der WDE aber noch nicht eingerichtet.

Mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 29. November 2007 (M58/05145/2007/6) wurde der WDE die wasser- und schifffahrtsrechtliche Bewilligung sowie die schifffahrtsrechtliche Benützungsbewilligung für die Errichtung einer Fahrgastlände zur einreihigen Verheftung von Fahrgastschiffen am rechten Donauufer zwischen Strom-km 1927,344 und Strom-km 1927,174 erteilt. Für die zweite Lände wurde mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 25. Juli 2007 (M58/06225/2006/16) der WDE die wasser- und schifffahrtsrechtliche Bewilligung sowie die schifffahrtsrechtliche Benützungsbewilligung für die Errichtung einer Fahrgastlände zur einreihigen Verheftung von Fahrgastschiffen am rechten Donauufer zwischen Strom-km 1927,174 und Strom-km 1926,975 erteilt. Bei dieser Lände sind an Einrichtungsgegenständen mehrere gusseiserne Poller vorhanden.

Die Pkte. 5 und 6 der bescheidmäßig vorgeschriebenen Auflagen sehen vor, dass aus Bordmitteln der verhefteten Fahrgastschiffe ein sicherer Landgang (Landungssteg) für Personen zum Ufer herzustellen ist; außerdem sind bei den An- und Ablegemanövern ausreichend große Fender zu verwenden. Da die Verheftung der Fahrgastschiffe (Fender, Seile) mit Bordmitteln der Fahrzeuge zu erfolgen hat und die Fahrgastlände über keine Fender verfügt, ist es für die WDE wichtig sicherzustellen, dass die bescheidmäßig vorgeschriebene Verwendung ausreichend großer Fender von den anlandenden Schiffen eingehalten wird, um eine Beschädigung der Fahrzeuge oder der Steinverkleidung der Kaimauer und deren Mauervorsprünge zu vermeiden.

Diesbezüglich erhaltener Auskünfte der WDE zufolge sind die Schiffsführerinnen bzw. Schiffsführer der anlandenden Schiffe für die ordnungsgemäße Durchführung der Verheftung bei den Anlegestellen verantwortlich. Dies ergäbe sich auch aus den Bestimmungen der von der WDE erlassenen Benutzungsbedingungen. So sind gem. Pkt. 12.1 dieser Benutzungsbedingungen Fahrzeuge bzw. Schwimmkörper an den vorgesehenen Vorrichtungen oder an bereits liegenden Fahrzeugen bzw. Schwimmkörpern sicher und mit dem Bug in Richtung stromaufwärts festzumachen.

Bezüglich der Haftung wird im Pkt. 17 der Benutzungsbedingungen festgestellt, dass die Benutzerinnen bzw. Benutzer der WDE gegenüber für alle Personen- und Sachschäden in unbegrenzter Höhe haften und die WDE daher vollkommen schad- und klaglos zu halten haben. Überdies tragen die Benutzerinnen bzw. Benutzer die Verantwortung für eigene und fremde Personen- und Sachschäden, die durch die Benutzung der Schifffahrtsanlagen durch sie selbst, das Personal, die Beauftragten, Begleitpersonen oder allfällige Fahrgäste entstehen.

Da die in Rede stehenden Anlegestellen in der Liste der von der WDE betriebenen Anlegestellen (Anlage 1) enthalten sind, regte das Kontrollamt an, den Umstand, dass die Schiffe ausreichend dimensionierte Fender für die sichere Verheftung an den Länden mitzuführen haben, in geeigneter Weise in die Benutzungsbedingungen der WDE aufzunehmen.

Bei beiden Länden ergab die Einschau, dass die Gesellschaft über keine schriftlichen Bestandverträge verfügt, die es ihr gestatten würden, die Uferabschnitte zu nutzen. Wohl verfügt die WDE aufgrund des mit der WHL abgeschlossenen Unterbestandvertrages vom 16. Mai 2003 über das Recht, den Ländenabschnitt zwischen Strom-km 1927,925 und Strom-km 1927,715 zum Zweck der Anlandung von Schiffseinheiten aller Art und aller damit verbundenen Tätigkeiten und zum Betrieb von Einrichtungen zu benützen; allein die Nutzung der Uferabschnitte, für welche die Benützungsbewilligungen bereits erteilt worden sind, entbehrt - wie bereits erwähnt - einer nachvollziehbaren bestandrechtlichen Grundlage.

Stellungnahme der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH:
Die Anregungen des Kontrollamtes betreffen Maßnahmen, die im Schifffahrtsgesetz bzw. in den dazugehörenden Verordnungen geregelt sind.

Betreffend der Bestandsituation bei dem Hilton Danube Anleger, wird die Gesellschaft mit dem Wiener Hafen Gespräche führen, die entweder zur Abtretung der Lände an den Wiener Hafen oder zum Abschluss eines vom Kontrollamt angeregten Bestandvertrages führen werden.

7. Donaukanal

Die WDE verfügt am rechten Ufer des Donaukanals über drei Anlegestellen:

Standort (von Donaukanal-km bis Donaukanal-km)	Anlegestellen
7,756 - 7,724	Custozzagasse (Ponton RP LXV)
6,384 - 6,309	Donaukanal II
6,266 - 6,165	Station "Wien City" (Donaukanal I)

7.1 Anlegestelle Custozzagasse

Bereits am 14. Dezember 1992 schlossen die vormalige DDSG als Bestandnehmerin und die Wasserstraßendirektion als Bestandgeberin einen Vertrag auf unbestimmte Dauer über die Bestandnahme einer Uferböschung am rechten Ufer des Donaukanals zwischen Donaukanal-km 7,756 und 7,724 zum Zweck der Verheftung einer schwimmenden Schiffsanlegestelle. Mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 23. Februar 2000 (MA 58 - 753/1999) wurde der vormaligen DDSG die Bewilligung zur Errichtung der Schiffsanlegestelle "Custozzagasse" (Vorstellobjekt RP LXV) in diesem Uferabschnitt erteilt. Dabei handelt es sich um einen stählernen Rohrponton, der durch ein 1 m hohes Geländer und Ketten gesichert ist.

Mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 20. Juli 2000 (MA 58 - 2946/2000) erfolgte auch die schifffahrtsrechtliche Benützungsbewilligung.

Im Zuge der Übernahme der Anlagenobjekte der vormaligen DDSG durch die WDE wurde bei der Station Custozzagasse auch der Ponton RP LXV mit einem Bewertungsansatz von 8.000,-- EUR übernommen. Die vorgesehene Nutzungsdauer wurde mit fünf Jahren angenommen, sodass zum Berichtszeitpunkt dieser Ponton daher - bis auf einen Erinnerungseuro - vollständig abgeschrieben war.

7.2 Anlegestelle Donaukanal II

7.2.1 Für die Benützung der Kaimauer am rechten Ufer des Donaukanals von Donaukanal-km 6,334 bis Donaukanal-km 6,368 war bereits am 27. Oktober 1997 von der vormaligen Bestandnehmerin ein Bestandvertrag abgeschlossen worden. Ein weiterer am 8. Oktober 2007 von der WDE als Bestandnehmerin abgeschlossener Vertrag hatte Flächen am rechten Ufer des Donaukanals zwischen Donaukanal-km 6,334 und Donaukanal-km 6,309 sowie zwischen Donaukanal-km 6,384 und Donaukanal-km 6,368 zum Vertragsgegenstand, sodass zum Zeitpunkt der Einschau die gesamte Lände von Donaukanal-km 6,384 bis Donaukanal-km 6,309 von der WDE in Bestand genommen war.

In beiden Bestandverträgen wurde der WDE das Recht eingeräumt, die in Bestand genommenen Flächen für die Errichtung und Verheftung einer Anlegestelle für den Fahrgastverkehr - nach Maßgabe der von der Magistratsabteilung 58 erteilten Bewilligungen - zu nutzen.

Die Einschau in die abgeschlossenen Verträge ergab im Bereich der übernommenen Freihalteverpflichtungen bzw. der übernommenen Schneeräumungs- und Streupflichten unterschiedliche Regelungen, die im Anlassfall zu Auslegungsproblemen und damit zu rechtlicher Unsicherheit Anlass geben könnten.

So sieht der am 27. Oktober 1997 abgeschlossene Vertrag (Donaukanal 248) über den Ländenabschnitt Donaukanal-km 6,368 bis Donaukanal-km 6,334 in § 6 Abs. 4 lediglich vor, dass die durchgehende Befahrbarkeit des Uferbegleitweges jederzeit gewährleistet sein muss. Ein bestimmtes Ausmaß der Freihalteverpflichtungen und der Übernahme von Schneeräumungs- und Streupflichten wird nicht gefordert. Dieses könnte allenfalls

aus Auflage 3 des Bescheides der Magistratsabteilung 58 vom 18. August 1997 (MA 58 - 818/97) betreffend die wasser- und schifffahrtsrechtliche Bewilligung und schifffahrtsrechtliche Benützungsbewilligung für die Pontons EP 1 und RP XIII (am rechten Ufer des Donaukanals zwischen Donaukanal-km 6,334 und Donaukanal-km 6,368) abgeleitet werden, wonach der Uferbegleitweg auf eine Durchfahrtsbreite von 3 m freizuhalten ist.

Andererseits sieht der am 8. Oktober 2007 abgeschlossene Bestandvertrag (Donaukanal 285) über die Ländenabschnitte Donaukanal-km 6,384 bis Donaukanal-km 6,368 und Donaukanal-km 6,334 bis Donaukanal-km 6,309 in § 5 Abs. 6 vor, dass von der hinteren Natursteinkante 4 m als Fahrbahnfläche freizuhalten sind und die durchgehende Befahrbarkeit der Uferbegleitwege jederzeit gewährleistet sein muss. Auch wurde die Schneeräumungs- und Streupflicht auf die WDE übertragen, die für eine ordnungs- und gesetzmäßige Schneeräumung und Streuung zu sorgen hat.

7.2.2 Ein weiterer am 28. Dezember 2006 abgeschlossener Vertrag (Donaukanal 280), der die Inbestandnahme des Ländenabschnittes von Donaukanal-km 6,150 bis Donaukanal-km 6,384 zum Zweck der Nutzung der Lände zum Aufenthalt und zur Betreuung von Passagieren der Personenschifffahrt sowie zu Werbezwecken zum Inhalt hat, sieht in § 5 Abs. 6 vor, dass die WDE verpflichtet ist, von der hinteren Natursteinkante 4,5 m als Fahrbahnfläche freizuhalten und die durchgehende Befahrbarkeit der Uferbegleitwege jederzeit zu gewährleisten hat.

7.2.3 Das Kontrollamt wies auf die unterschiedlichen Angaben in den abgeschlossenen Verträgen hin und empfahl, mit der Bestandgeberin eine einheitliche Regelung bzgl. der Schneeräumungs- und Streupflichten bzw. der Freihaltungsverpflichtungen zu treffen.

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

Bezüglich der uneinheitlichen Regelung der Schneeräumung vertritt die Gesellschaft aus wirtschaftlichen Gründen den Stand-

punkt, dass die Verantwortung der Schneeräumung aus den älteren Verträgen bei der Vermieterin verbleiben sollte.

Mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 25. Mai 2007 (MA58/02437/2007/11) wurde der WDE das Recht eingeräumt, die zuvor an dieser Anlegestelle verheftete schwimmende Anlage RP XIII zu entfernen und nunmehr, an deren Stelle, die wasser- und schifffahrtsrechtlich bewilligte schwimmende Anlage EP 1 mit ihrer Zugangsbrücke und dem zugehörigen uferseitigen stählernen Zugangspodest zu verheften.

7.3 Schiffsstation "Wien City" (Donaukanal I)

7.3.1 Der Inanspruchnahme der Lände, auf der die Schiffsstation "Wien City" errichtet wurde, lagen zunächst ebenfalls zwei Bestandverträge zugrunde, die durch einen Baurechtsvertrag ergänzt wurden. Noch aus dem Jahr 1997 resultiert ein Vertrag (Donaukanal 247) über Flächen am rechten Ufer des Donaukanals zwischen Donaukanal-km 6,266 und Donaukanal-km 6,165. Die Erweiterung des für den geplanten Ländenbetrieb erforderlichen Areals erfolgte durch einen am 28. Dezember 2006 zwischen der WDE als Bestandnehmerin und der Bestandgeberin auf zwei Jahre abgeschlossenen Bestandvertrag (Donaukanal 279) für Uferländen zwischen Donaukanal-km 6,287 und Donaukanal-km 6,266 sowie zwischen Donaukanal-km 6,165 und Donaukanal-km 6,150.

Diese Verträge wurden durch einen am 1. Juni 2007 zugunsten der WDE von der Stadt Wien und der Republik Österreich abgeschlossenen Baurechtsvertrag, der der WDE ein Baurecht im Ausmaß von rd. 1.400 m^2 auf einer Fläche zwischen Donaukanal-km 6,150 und 6,300 am rechten Ufer des Donaukanals einräumt, ergänzt. Zweck des Baurechtsvertrages ist die Errichtung eines Aufnahmegebäudes auf dem vertragsgegenständlichen Grundstück für den Linienschiffverkehr mit Geschäften, Abfertigungsräumlichkeiten, Ticketschalter und Gastronomiebetrieben samt Allgemeinflächen sowie Technik- und Nebenräumen.

Festzustellen war in diesem Zusammenhang, dass dem abgeschlossenen Baurechtsvertrag keine Hinweise auf die laufenden Bestandverträge entnommen werden konnten.

Es zeigte sich weiters, dass von der WDE noch im Jahr 2009 sowohl der Bauzins als auch die Miete aufgrund des abgeschlossenen Bestandvertrages vom 28. Dezember 1997 bezahlt wurde. Es wurde daher empfohlen, den am 28. Dezember 1997 abgeschlossenen Bestandvertrag dahingehend zu überprüfen, ob dieser durch den Baurechtsvertrag ersetzt wurde oder nicht. Für den Fall, dass der Bestandvertrag vom 28. Dezember 1997 nach wie vor aufrecht ist, bedeutet dies, dass die WDE über das durch den Bestandvertrag vom 28. Dezember 1997 in Bestand genommene Objekt sowohl aufgrund des Bestandvertrages als auch des Baurechtsvertrages verfügt.

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

Nach Überprüfung der Eigentumssituation durch die Gesellschaft ist aufgrund der unterschiedlichen Eigentümerinnen der Vorkaiflächen einerseits und der Wasserflächen des Donaukanals andererseits eine getrennte Bestandnahme erforderlich.

7.3.2 Die Verheftung anlandender Schiffe erfolgt bei der Schiffsstation "Wien City" an einem Doppelponton. Bei diesem handelt es sich um zwei umgebaute Schubleichter, deren begehbare Deckflächen rutschfest gestrichen sind und über ein 1 m hohes Geländer als Absturzsicherung verfügen. Die Beleuchtung der Deckflächen sollte zunächst über Bodenleuchten erfolgen, deren Ersatz durch Strahler an der Dachkonstruktion mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 27. März 2009 (M58/002887/2008/6) nachträglich bewilligt wurde. Das Oberdeck und der von Passagieren begehbare Bereich am Hauptdeck werden von einem Planendach geschützt. Bei einem Ponton wurde unter Deck ein über eine Treppe zugänglicher Lagerraum mit einem Kühlcontainer und einem Lagercontainer eingerichtet. Der Doppelponton ist so ausgeführt, dass er sich selbsttätig den wechselnden Wasserständen anpasst und ein Nachverheften zwischen Niedrigwasser und dem höchsten zu erwartenden Hochwasser nicht erforderlich ist.

Die im Jahr 2008 vorgenommene Anschaffung des Doppelpontons schlug mit insgesamt 664.886,62 EUR zu Buche. Änderungen des Nutzungskonzepts für die Schiffsstation machten es erforderlich, im Jahr 2009 einige Betriebsräume von der Station auf

den Ponton zu verlagern (z.B. Lagerräume für die Gastronomie, Sozialräume für die Belegschaft), aber auch technische Anpassungen (z.B. Errichtung einer Einrichtung zur frostsicheren Versorgung der Schiffe mit Wasser auch im Winter) vorzusehen. Dieser im Jahr 2009 erfolgte Umbau des Doppelpontons verursachte Kosten in der Höhe von 56.728,37 EUR, sodass dieser per 31. Dezember 2009 mit 687.392,65 EUR in den Büchern ausgewiesen wurde.

7.3.3 Das Bauvorhaben im Zuge der Errichtung der Schiffsstation "Wien City" machte ein weiteres behördliches Bewilligungsverfahren erforderlich. Mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 21. Mai 2010 (M58/000900/2010/13) wurde der WDE die behördliche Zustimmung zur Abänderung der Verheftung der bereits bewilligten Anlage erteilt. Mit der nun gewählten Verheftung ist sichergestellt, dass der Doppelponton mit den Deckshäusern und der Dachkonstruktion bei hohem Wasserstand nicht mit den über den Donaukanal hinausreichenden Teilen der Schiffsstation kollidiert.

7.3.4 Bevor der Doppelponton im Zuge der Errichtung der Schiffsstation "Wien City" angeschafft wurde, wurde er an der Anlegestelle Donaukanal I als Landungsstelle (nunmehr an der Landungsstelle Donaukanal II) benutzt. Dieser Ponton wurde bereits im Jahr 2002, im Zuge der Übernahme der Aktiven von der DDSG, erworben und mit einem Bewertungsansatz von 8.000,-- EUR bücherlich erfasst. Die bei der Übernahme vorgesehene Nutzungsdauer wurde mit fünf Jahren angenommen, sodass hieraus eine jährliche Abschreibung in der Höhe von 1.600,-- EUR resultierte. Im Jahr 2006 erfolgte eine Generalsanierung dieses Pontons um 126.561,55 EUR. Der in diesem Zusammenhang angefallene Aufwand wird über 25 Jahre, somit jährlich mit 5.062,47 EUR, abgeschrieben. Im Zuge der erwähnten Generalsanierung wurde das Vorstellobjekt EP 1 durch Anbauten an beiden Schmalseiten des Pontons auf eine Gesamtlänge von ca. 43,50 m verlängert, sodass an ihm nunmehr zwei Fahrgastschiffe hintereinander verheftet werden können.

Da die Einschau ergab, dass die Generalsanierung des Pontons EP 1 zu keiner entsprechenden Verlängerung der Nutzungsdauer führte, empfahl das Kontrollamt, die Generalsanierung entsprechend in die Bücher aufzunehmen.

Stellungnahme der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH:
Der Anregung des Kontrollamtes zur Harmonisierung der Nutzungsdauer wird entsprochen.

7.3.5 Nach der Verheftung der Doppelpontons bei der Schiffsstation "Wien City" wurde der verlängerte Ponton EP 1 an der Schiffsanlegestelle Donaukanal II verheftet, wo er den Ponton RP XIII ersetzte, der am 10. März 2008 um 35.000,-- EUR an die Magistratsabteilung 68 verkauft wurde.

Die für die Verheftung erforderliche schifffahrtsrechtliche Bewilligung erfolgte mit Bescheid der Magistratsabteilung 58 vom 25. Mai 2007 (M58/02437/2007/11), womit der WDE u.a. die Genehmigung zur Entfernung der Anlage RP XIII und zur Verheftung der zuletzt am Ufer des Donaukanals zwischen Donaukanal-km 6,211 und Donaukanal-km 6,255 bewilligten schwimmenden Anlage EP 1 am neuen Standort (zwischen Donaukanal-km 6,312 und Donaukanal-km 6,384) erteilt wurde.

8. Feststellungen allgemeiner Natur

Die Einschau ergab weiters, dass in einigen Fällen bescheidmäßig vorgeschriebene Auflagen bzw. Vorschriften der Schifffahrtsanlagenverordnung 1991 (BGBl. Nr. 334/1991) nicht eingehalten wurden. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurden diese Feststellungen nicht bei der Beschreibung einzelner Länden bzw. Pontons behandelt, sondern gesammelt dargestellt.

8.1 Hinweistafeln

Die Bewilligungsbescheide der Magistratsabteilung 58 schreiben auch den Inhalt von Hinweistafeln (z.B. "Betreten durch Unbefugte behördlich verboten"), die an Länden anzubringen sind, vor. Die vorgenommene Einschau ergab, dass in einigen Fällen der Inhalt der angebrachten Hinweistafeln unvollständig war (Pontons 11 und 12), dass solche Hinweistafeln überhaupt fehlten (Ponton EP 201), oder aber die Hinweistafel, die aufgrund vorgenommener Bauarbeiten entfernt wurde, noch nicht erneut angebracht wurde (Anlegestelle Custozzagasse).

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

Die Gesellschaft aktualisiert die behördlich vorgegebenen Hinweistafeln laufend, bemerkt jedoch, dass diese Tafeln öfters von Sammlern bzw. Souvenirjägern abmontiert werden.

8.2 Anbringung von Rettungsringen

In einigen Fällen zeigte sich, dass die bescheidmäßig (bzw. lt. Schifffahrtsanlagenverordnung) vorgeschriebene Anbringung von Rettungsringen nicht erfolgt war (z.B. Lände Nußdorf, Millenniumslände), oder aber der Rettungsring kurz vor dem Zeitpunkt der Begehung der Schifffahrtsanlage durch das Kontrollamt gestohlen worden war (Anlegestelle Custozzagasse). Diesbezüglich wurden entsprechende Anbringungen empfohlen.

Bei künftigen Anbringungen von Rettungsringen regte das Kontrollamt an, auf die Bestimmungen der im Jahr 2008 neu erlassenen Schifffahrtsanlagenverordnung (BGBl II Nr. 298/2008) Bedacht zu nehmen, welche in § 14 Abs. 5 vorsieht, dass sich auf schwimmenden Schifffahrtsanlagen eine ausreichende Anzahl von Rettungsmitteln befinden muss, mindestens jedoch ein Rettungsring entsprechend der Europäischen Norm ÖNORM EN 14144 "Rettungsringe, Anforderungen Prüfungen" vom 1. Juni 2003 mit einer mindestens 25 m langen schwimmfähigen Leine zu versehen ist. Die Rettungsringe sind so anzubringen, dass sie zur Rettung von in Ertrinkungsgefahr befindlichen Personen von jedermann ungehindert und rasch verwendet werden können.

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

Auch bei Rettungsringen überwacht die Gesellschaft die behördlichen Auflagen, auch hier ist Problematik der Entfernung durch Sammlerinnen bzw. Sammler gegeben.

8.3 Einsenkungsmarken

Gemäß § 15 Abs. 2 der Schifffahrtsanlagenverordnung 1991 (bzw. § 14 Abs. 2 der Schifffahrtsanlagenverordnung 2008) hat die Behörde für die Schwimmkörper schwim-

mender Schifffahrtsanlagen eine Ebene der höchstzulässigen Eintauchung festzusetzen. Diese Ebene ist auf beiden Seiten des Schwimmkörpers in der Mitte seiner Längsausdehnung in deutlich sichtbarer und dauerhafter Weise durch eine Einsenkungsmarke zu bezeichnen, die aus einem waagrecht liegenden weißen Rechteck bestehen muss, das 0,30 m lang und 0,03 m hoch ist. Der Schwimmkörper darf belastet nicht tiefer als bis zu dieser Marke eintauchen. Die höchstzulässige Eintauchung ist so festzusetzen, dass die Schwimmfähigkeit der Anlage auch bei voller Belastung und unter Berücksichtigung der auftretenden höchsten Wellen gewahrt bleibt.

Die Begehung durch das Kontrollamt ergab, dass in einigen Fällen die angebrachten Einsenkungsmarken bereits einer Erneuerung bedürfen (z.B. Anlegestelle Custozzagasse, Pontons 9 und 10), dass sie überhaupt fehlten (Pontons 11 und 12), bzw. dass sie im Zuge von Anstreicherarbeiten überstrichen wurden (Donaukanal I).

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

Die fehlende Kennzeichnung der Eintauchmarken wird durch die Gesellschaft vorgenommen.

8.4 Weitere vorgeschriebene Kennzeichnungen

8.4.1 Gemäß § 15 Abs. 7 der Schifffahrtsanlagenverordnung 1991 bzw. § 14 Abs. 7 der Schifffahrtsanlagenverordnung 2008 muss an schwimmenden Schifffahrtsanlagen Name und Sitz der Bewilligungsinhaberin bzw. des Bewilligungsinhabers angegeben sein. Es zeigte sich, dass dieser Bestimmung der Schifffahrtsanlagenverordnung nicht entsprochen wurde, weshalb das Kontrollamt entsprechende Kennzeichnungen empfahl.

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

Die fehlende Kennzeichnung der Pontons wird durch die Gesellschaft vorgenommen.

8.4.2 In einigen Fällen zeigte sich, dass zwischen der bescheidmäßig zulässigen Anzahl der Verheftungen und der durch Schifffahrtszeichen genehmigten Anzahl der Verheftungen Unterschiede auftreten. So wird beispielsweise bei den Pontons 11 und 12 bescheidmäßig eine zweireihige Verheftung von Schiffen zugelassen, während aufgrund der angebrachten Schifffahrtszeichen eine dreireihige Verheftung erlaubt ist. Das Kontrollamt regte an, durch eine Kontaktaufnahme mit der zuständigen Behörde (Magistratsabteilung 58 bzw. Magistratsabteilung 45) eine Richtigstellung der Schifffahrtszeichen bzw. eine Abänderung der von der Magistratsabteilung 58 ausgestellten Bewilligungsbescheide zu veranlassen.

In diesem Zusammenhang wies das Kontrollamt auf die in den Bescheiden der Magistratsabteilung 58 üblicherweise aufgenommene Bestimmung hin, wonach die Bezeichnung der Anlage mit Schifffahrtszeichen im Einvernehmen mit der Schifffahrtsaufsicht Wien zu erfolgen hat.

Seitens der WDE wurde diesbezüglich erklärt, dass der Anbringung dieser Schifffahrtszeichen üblicherweise Begehungen der Anlegestellen mit den betreffenden Behörden vorausgehen und das Einvernehmen auf mündlicher Vereinbarung beruht.

Mit dem Hinweis auf die erwähnten Unterschiede zwischen behördlich genehmigter Verheftung und durch Schifffahrtszeichen ausgewiesener zulässiger Verheftung regte das Kontrollamt an, die mit der Schifffahrtsaufsicht Wien getroffenen Vereinbarungen auch in geeigneter Form, z.B. in Aktenvermerken, zu verschriftlichen.

<u>Stellungnahme der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH:</u>

Die derzeit mündlich getroffenen Vereinbarungen mit der Stromaufsicht werden auf Anregung des Kontrollamtes hin, künftig mittels Aktenvermerken schriftlich festgehalten.

Die Stellungnahme der geprüften Einrichtung ist den jeweiligen Berichtsabschnitten zugeordnet worden.

Der Kontrollamtsdirektor:
Dr. Peter Pollak, MBA
Wien, im April 2011

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS UND ALLGEMEINE HINWEISE

DC	DDSG Cargo GmbH
DDSG	Erste Donau Dampfschifffahrtsgesellschaft m.b.H.
DHW	DDSG Hafen Wien GmbH
Donaukanal-km	Donaukanal-Kilometer
OGH	Oberster Gerichtshof
ÖNORM EN	Europäische Norm im Status einer Österreichischen Norm
SchFG	Österreichisches Schifffahrtsgesetz
Strom-km	Strom-Kilometer
UStG 1994	Umsatzsteuergesetz 1994
via donau	via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m.b.H.
WDE	Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH
WHG	Wiener Hafen, GmbH & Co KG
WHL	Wiener Hafen, Lager- und Umschlagsbetriebe Gesellschaft m.b.H.
WHV	Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung GmbH & Co KG

Magistratsabteilung 45 - Wiener Gewässer
Magistratsabteilung 58 - Wasserrecht
Magistratsabteilung 68 - Feuerwehr und Katastrophenschutz

Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

Es wurden schützenswerte personenbezogene Daten im Sinn der rechtlichen Verpflichtung anonymisiert sowie auf die Wahrung von Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen Bedacht genommen, wodurch die Lesbarkeit des Berichtes beeinträchtigt sein könnte.