



DIPL.-ING. RICHARD ANZBÖCK

STAATLICH BEFUGTER UND BEEIDETER
ZIVILINGENIEUR FÜR SCHIFFSTECHNIK

Fahrgastschiff „Magdalena“

WERTTAXE

Wien, 11-04-2023



DIPL.-ING. RICHARD ANZBÖCK

STAATLICH BEFUGTER UND BEEIDETER
ZIVILINGENIEUR FÜR SCHIFFSTECHNIK

ZI.2023/295

Auftraggeber: Dr. Manfred Opetnik
Hauptplatz 2
9100 Völkermarkt
Auftrag vom: 27-02-2023
Schätzobjekt: Fahrgastschiff „Magdalena“
Anlegestelle „Seidendorfer Brücke“
Anlegestelle Völkermarkt

Schiffsdaten:
Schiffstyp: Fahrgastschiff
Amtl. Kennzeichen: K-17 013
Baujahr: 1965
Bauwerft: Schiffswerft Korneuburg
Baumaterial: Stahl

Hauptabmessungen:
Länge: 23,23 m
Breite: 5,30 m
Tiefgang: 1,07 m
Freibord: 0,68 m
Tragfähigkeit: 19,035 t
Max. zulässige Fahrgastanzahl: 160

Motorisierung:
Anzahl Motoren zum Hauptschiffsantrieb: 1
Motorhersteller: MWM
Motorleistung: 88,2 kW

Ruderanlage
Anzahl Ruderblätter: 1
Hauptruddertrieb: handbetrieben

Ausrüstung:
Anzahl Lenzpumpen: 2, davon motorisiert 1, Fördermenge 2x174 l/min
Anzahl Buganker: 1, Masse 107 kg
Bugankerkette: L=40m, Bruchkraft 120 kN

Besichtigungszeitpunkt: 22-03-2023
Besichtigungsort Schiff: Seidendorfer Brücke
Besichtigungsorte Anlegestellen: Seidendorfer Brücke, Völkermarkt



DIPL.-ING. RICHARD ANZBÖCK

STAATLICH BEFUGTER UND BEEIDETER
ZIVILINGENIEUR FÜR SCHIFFSTECHNIK

1. Einleitung

Das Motorfahrgastschiff „Magdalena“ wurde am 22-03-2023 zum Zweck der Feststellung seines Verkehrswertes an der Seidendorfer Brücke über die Drau im Gemeindegebiet St. Kanzian besichtigt. Am gleichen Tag wurden die Anlegestellen „Seidendorfer Brücke“ und „Völkermarkt“ besichtigt, um deren „Wert“ feststellen zu können.

Über die Ergebnisse der Besichtigung werden nachstehend Befund und Gutachten abgegeben.

2. Befund

2.1. Zustand des Motorfahrgastschiff „Magdalena“

Das Äußere des Motorfahrgastschiffes „Magdalena“ befindet sich in einem optisch wenig ansprechenden Zustand, wie das Foto Nr. 1 zeigt:



Foto Nr. 1

Auffällig sind die Rostspuren am Steuerhausdach sowie am Rumpf unterhalb der Scheuerleiste. Im Bereich des Wasserpasses sind erhebliche Anrostungen sichtbar. Roststellen im Bereich der Schwimmwasserlinie sind bei älteren Schiffen, die seit Längerem nicht aus dem Wasser gehoben wurden, um den Zustand des Rumpfes zu untersuchen und den Unterwasseranstrich zu erneuern, nicht unüblich. Der Anstrich des Schiffsrumpfes der „Magdalena“ wurde glaublich zuletzt im Jahr 2006 erneuert. Eine Messung der Stärke der Außenhaut wurde im Zuge der Besichtigung am 22-03-2023 nicht vorgenommen, wäre allerdings erforderlich, um sicherstellen zu können, dass die von Gesetzgeber zugelassene Mindestwandstärken, das sind gem. Schiffstechnikverordnung, BGBl. II Nr. 263/2018, Anlage 2, art. 19.02 5,37 mm, nicht unterschritten werden, ansonsten im Falle einer Weiterverwendung des Schiffes ein Auswechseln der weniger starken Platten erforderlich wäre.

Das Innere des Schiffes befindet sich unter Berücksichtigung des Umstandes, dass das Fahrzeug seit geraumer Zeit außer Betrieb ist, in einem erstaunlich guten Zustand (vgl. dazu die Fotos 2 bis 5).

Das Schiff verfügt über einen Vorschiffssalon mit Bar, einen Hinterschiffssalon und ein Sonnendeck. Von der Einstiegs Ebene (Einstiegsdeck) gelangt man über abwärts führende Treppen in den vorderen und hinteren Salon sowie über eine aufwärts führende Treppe auf das Sonnendeck.

Auf dem Einstiegsdeck befinden sich eine Toilette, ein Lagerraum sowie der Zugang zu dem unter dem Steuerhaus befindlichen Maschinenraum.



Foto Nr. 2: Salon Hinterschiff



Foto Nr. 2: Aufgang von der Einstiegsebene (Einstiegsdeck) auf das Hauptdeck



Foto Nr. 3: Bar im Vorschiffsalon



Foto Nr. 4: Aufgang vom Vorschiffssalon auf die Einstiegsebene (Einstiegsdeck) und weiter auf das Sonnendeck



Foto Nr. 5: Sonnendeck; deutlich die örtlichen Anrostungen im Bereich der Schweißnähte

2.2. Zustand der Anlegestelle „Seidendorfer Brücke“

Die Anlegestelle „Seidendorfer Brücke“ befindet sich in einem optisch und technisch guten Zustand, sieht man von den abgenutzten und teilweise verformten Vasolinen ab. (vgl. die Fotos 6, 7, 8 und 9).

Sowohl die tragende Stahlkonstruktion als auch die Zugangsbrücke, der Brückenbelag und die Absturzsicherungen befinden sich in einem guten, ihrem Alter (2006) entsprechenden, in jedem Fall jedoch voll gebrauchsfähigen Zustand.

Die Anlegestelle „Seidendorfer Brücke“ verfügt im Gegensatz zur Anlegestelle Völkermarkt über einen Landstromanschluss.

Der Anlegesteg besteht im Wesentlichen aus einem aus stählernen Formrohren bestehenden, aus der Uferböschung herausragenden Trapezrahmen, der an 2 massiven Breitflanschträgern angelenkt ist, die ihrerseits in ein entsprechend dimensioniertes Betonfundament eingelassen sind; eine weitere Abstützung gegen das Ufer ist nicht vorhanden. Die Anlegestelle ist dermaßen an die örtlichen Gegebenheiten angepasst, dass sie an anderer Stelle, wenn überhaupt, nur eingeschränkt verwendbar ist.

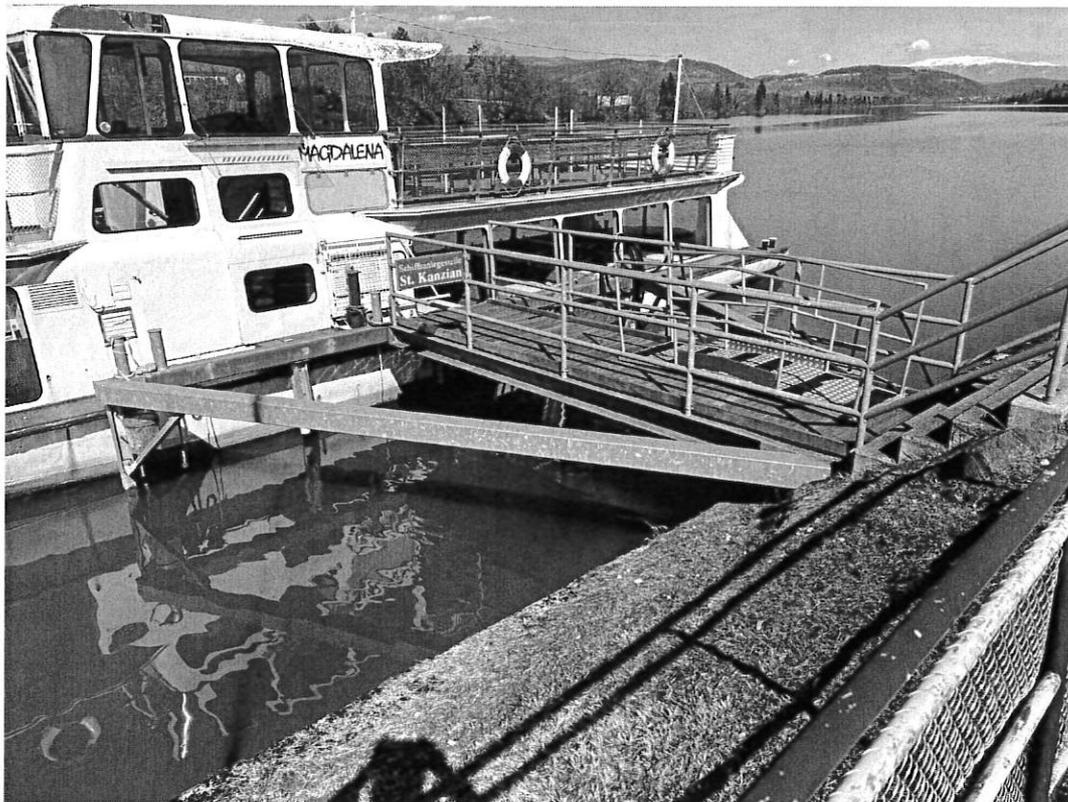


Foto Nr. 6



Foto Nr. 7



Foto Nr. 8



Foto Nr. 9

2.3. Zustand der Anlegestelle Völkermarkt.

Die Anlegestelle „Völkermarkt“ befindet sich in einem optisch und technisch guten Zustand (vgl. die Fotos 10, 11 und 12).

Sowohl die tragende Stahlkonstruktion als auch die Zugangsbrücke, der Brückenbelag und die Absturzsicherungen befinden sich in einem guten, ihrem Alter (glaublich 2006) entsprechenden, in jedem Fall jedoch voll gebrauchsfähigen Zustand.

Die Anlegestelle „Seidendorfer Brücke“ verfügt im Gegensatz zur Anlegestelle Völkermarkt über keinen Landstromanschluss.

Der Anlegesteg besteht im Wesentlichen aus einem aus stählernen Formrohren bestehenden, aus der Uferböschung herausragenden Trapezrahmen, der an 2 massiven Breitflanschträgern angelenkt ist, die ihrerseits in ein entsprechend dimensioniertes Betonfundament eingelassen sind; eine weitere Abstützung gegen das Ufer ist nicht vorhanden. Die Anlegestelle ist dermaßen an die örtlichen Gegebenheiten angepasst, dass sie an anderer Stelle, wenn überhaupt, nur eingeschränkt verwendbar ist.



Foto Nr. 10



Foto Nr. 11



Foto Nr. 12

3. Gutachten

3.1. Verkehrswert „Magdalena“

Der Verkehrswert eines Schiffes richtet sich nach seinem Alter, seinem Zustand sowie nach der Nachfrage nach Schiffen derartigen Typs am Markt.

Üblicherweise werden am Markt voll funktions- und verkehrstüchtige Schiffe angeboten. Um das Fahrzeug am Markt anbieten zu können, erscheint es aus derzeitiger Sicht in einem ersten Schritt erforderlich,

- eine ausgedehnte Probefahrt zu unternehmen, um die Funktionsfähigkeit vom Motor, Antriebsstrang, Ruderanlage sowie aller sonstigen, technischen Einrichtungen zu prüfen

und

- die Wandstärken des Rumpfes der „Magdalena“ zu messen.

Um ein voll funktions- und zulassungsfähiges Schiff am Markt anbieten zu können, wäre es, je nach den Ergebnissen dieser Überprüfungen erforderlich, das Schiff gegebenenfalls aus dem Wasser zu heben, entsprechend dem Ergebnis der Wandstärkenmessung Platten zu tauschen und den Unterwasseranstrich zu erneuern sowie mangelhafte technische Einrichtungen und Ausrüstungen funktionsfähig zu machen. Für den Verkauf des Schiffes wäre es zudem in jedem Fall vorteilhaft, den Anstrich des Überwasserschiffes sowie der Aufbauten und der Decks zu erneuern.

Unter der Annahme, dass sich das Schiff in dem Zustand, wie besichtigt, befindet, jedoch voll funktionsfähig ist und die Wandstärken ausreichend stark sind, schätze ich den Verkaufswert des Schiffes auf etwa

€ 100.000.- exkl. Steuern

unter der weiteren Annahme, dass der Verkauf des Schiffes ohne Not erfolgt. Der Schätzwert ist mit einer Unschärfe von +/- 10% versehen.

3.2. Wert der Anlegestellen „Seidendorfer Brücke“ und „Völkermarkt“

Die Anlegestellen stellen nur so lange einen gewissen Wert dar, als auf der Drau eine Schifffahrt betrieben wird und die Anlegestellen als solche verwendet werden.

Werden die Anlegestellen als solche nicht mehr verwendet, müssen nach Ablauf ihrer wasserrechtlichen Bewilligung die Anlagen gegebenenfalls entfernt und muss der Zustand der Ufer vor Errichtung der Anlegestellen wiederhergestellt werden. Im Falle der Zustimmung der zuständigen Wasserrechtsbehörde könnten zumindest die massiven Betonfundamente an ihrem Ort verbleiben.

Eine Verlegung der gesamten Anlegestellen (Stahlkonstruktion + Fundamente) ist technisch nicht möglich; eine partielle Verwendung von Anlagenteilen (z.B. die Stahlkonstruktion, wobei die Breitflanschträger an den Stellen ihrer Austritte aus den Betonfundamenten abgeschnitten und für die Verwendung am neuen Anlagenstandort entsprechend adaptiert werden müssten) ist zwar theoretisch denkbar, jedoch mit großem finanziellem und Arbeitsaufwand verbunden.

Können die Stahlkonstruktionen an anderer Stelle wiederverwendet werden, schätze ich den Wert einer Konstruktion auf etwa

€ 15.000.- exkl. Steuern.

Können die Anlegestellen oder Teile derselben nicht weiterverwendet werden, sind sie wertlos. Der Schrottwert der Stahlbauteile sollte den Kosten für den Abbau derselben entsprechen.