



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 IV - GU 230-3/15

Wiener Linien GmbH & Co KG,
Prüfung der wirtschaftlichen Entwicklung
des U-Bahn-Nachtbetriebes

KURZFASSUNG

Die Wiener Linien GmbH & Co KG betrieb bis zur Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes im September 2010 das in Europa am häufigsten angewendete Nachtbetriebsmodell mit Bussen. Laut einer Marktforschungsstudie aus dem Jahr 2009 lagen das Durchschnittsalter des damaligen Nachtbuspublikums bei rund 23 Jahren und der Fahrzweck zu rund 90 % in der Freizeit.

Der Entscheidung zur Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes ging eine Volksbefragung in Wien im Februar 2010 voraus.

Der Stadtrechnungshof Wien prüfte die Errichtung und die wirtschaftliche Entwicklung des U-Bahn-Nachtbetriebes in Wien und hielt unter anderem fest, dass die Fahrgastzahlen aufgrund der Änderung der Erhebungsmethode erst ab dem Jahr 2012 durchgängig vergleichbar waren. Für das Kalenderjahr 2015 wurden die Fahrgast- bzw. Einstiegszahlen mit 9,80 Mio. genannt. Er stellte weiter die jährlichen Mehrkosten durch die Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes dar, die - ohne Berücksichtigung der U2-Streckenverlängerung - im Jahr 2015 rund 6,07 Mio. EUR betragen. Die Mehrkosten basierten auf intern ermittelten Kosten, die in der Kostenrechnung nicht gesondert erfasst waren. Die Finanzierung erfolgte jährlich durch einen gesonderten finanziellen Ausgleich der Stadt Wien. Aufgrund des starken Anstiegs von Jahreskartenbesitzerinnen bzw. Jahreskartenbesitzern konnte die Wiener Linien GmbH & Co KG die teilweise Finanzierung des U-Bahn-Nachtbetriebes durch Erlöse von Bartarifkundinnen bzw. Bartarifkunden nicht umsetzen.

Die Wiener Linien GmbH & Co KG verhandelt die Finanzierung des U-Bahn-Nachtbetriebes mit der Stadt Wien auf Basis von internen Berechnungen, die im Jahr 2010 erfolgten. Die im Jahr 2013 erfolgte Streckenverlängerung - sowie künftige Streckenverlängerungen - werden im Rahmen des Regelbetriebes finanziert bzw. finanziert werden.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien.....	6
1.1 Prüfungsgegenstand.....	6
1.2 Prüfungszeitraum	6
1.3 Prüfungsbefugnis.....	7
2. Allgemeines	7
2.1 Rechtliche Verhältnisse	7
2.2 Unternehmenserfolgskennzahlen und Betriebsleistung	9
3. Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes	12
3.1 Historische Entwicklungen bis zur Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes	12
3.2 Internationale Modelle eines Öffentlichen Personennahverkehr-Nachtbetriebes	13
3.3 Maßnahmen bis zur tatsächlichen Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes.....	14
3.4 Volksbefragung zur Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes	18
3.5 Ausgestaltung und Umsetzung des U-Bahn-Nachtbetriebes ab dem Jahr 2010	18
4. Wirtschaftliche Entwicklung des U-Bahn-Nachtbetriebes	21
4.1 Entwicklung des Leistungsangebotes und der Fahrgastzahlen	21
4.2 Mehrkosten und Finanzierung des U-Bahn-Nachtbetriebes	22

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Erfolgskennzahlen der Wiener Linien GmbH & Co KG im Zeitraum 2010 bis 2015	10
Tabelle 2: Entwicklung der Platzkilometer nach Betriebszweig im Zeitraum 2010 bis 2015	11
Tabelle 3: Entwicklung des Personalstandes im Zeitraum 2010 bis 2015	11
Tabelle 4: Entwicklung der Fahrgast- bzw. Einstiegszahlen der Nachtlinien im Zeitraum 2010 bis 2015 ..	21
Tabelle 5: Entwicklung der Mehrkosten durch den U-Bahn-Nachtbetrieb im Zeitraum 2010 bis 2015	23

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
bzw.	beziehungsweise
ca.....	circa
etc.....	et cetera
EUR.....	Euro
exkl.	exklusive
FN.....	Firmenbuchnummer
gem.....	gemäß
GFW	Geschäftsgruppe Finanzen, Wirtschaftspolitik und Wiener Stadtwerke
GmbH & Co KG	Gesellschaft m.b.H & Compagnie Kommanditgesell- schaft
GmbH.....	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
inkl.	inklusive
lt.....	laut
m	Meter
Mio.....	Millionen
Mio. EUR	Millionen Euro
N.....	Nachtbuslinie
o.a.	oben angeführt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNV-Vertrag	Öffentlicher Personennahverkehrs- und -finanzie- rungsvertrag
Pkt.	Punkt
Pr.Z.....	Präsidialzahl
rd.	rund
s.a.....	siehe auch
U	Untergrundbahnlinie

u.a. unter anderem
U-Bahn Untergrundbahn
USt Umsatzsteuer
Wiener Linien GmbH & Co KG WIENER LINIEN GmbH & Co KG
Wiener Linien GmbH WIENER LINIEN GmbH
Wiener Stadtwerke Holding AG WIENER STADTWERKE Holding AG
WL Wiener Linien

PRÜFUNGSERGEBNIS

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Einrichtung und die wirtschaftliche Entwicklung des U-Bahn-Nachtbetriebes der Wiener Linien GmbH & Co KG einer Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung der geprüften Stelle mit. Die geprüfte Einrichtung nahm dieses zur Kenntnis. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die wirtschaftliche Entwicklung des U-Bahn-Nachtbetriebes der Wiener Linien GmbH & Co KG einer Prüfung. Ziel der Prüfung war die Darstellung der Gründe für die Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes, die Darstellung internationaler Vergleichsmodelle sowie der Vor- und Nachteile des eingeführten Modells. Weiters standen einerseits die Finanzierung und die Darstellung der diesbezüglichen (Zusatz-)Einnahmen und andererseits die Erfassung der diesbezüglichen Kosten sowie die Auslastung bzw. Fahrgastzahlen im Fokus der Prüfung.

Nicht Ziel der Prüfung waren u.a. die logistische Umsetzung durch neue Fahr- und Dienstpläne sowie die begleitenden technischen Maßnahmen wie beispielsweise Änderungen der Wartungs- und Sicherheitspläne des U-Bahnbetriebes.

1.2 Prüfungszeitraum

Als Prüfungszeitraum wurden die Jahre 2010 bis 2015 ausgewählt, weil die Wiener Linien GmbH & Co KG den U-Bahn-Nachtbetrieb in den Nächten an Wochenenden und vor Feiertagen im September 2010 eingeführt hatte. Dieser Entscheidung war eine Volksbefragung in Wien im Februar 2010 vorangegangen. Die Prüfungshandlungen fielen in das erste und zweite Quartal 2016.

Die Prüfungshandlungen umfassten neben Literatur-, Dokumentenanalysen und Internetrecherchen, Belegprüfungen und Interviews bei der Wiener Linien GmbH & Co KG.

1.3 Prüfungsbefugnis

Die Prüfungsbefugnis für diese Gebarungsprüfung ist in § 73b Abs 2 der Wiener Stadtverfassung und die erforderliche Sicherstellung dieser Prüfungsbefugnis im Gesellschaftsvertrag der Wiener Linien GmbH & Co KG festgeschrieben.

2. Allgemeines

2.1 Rechtliche Verhältnisse

2.1.1 Die Wiener Linien GmbH & Co KG wurde mit Gesellschaftsvertrag vom 23. März 1999 gegründet und am 20. April 1999 unter der FN 181593z im Firmenbuch eingetragen.

Der Gemeinderat hatte am 17. Dezember 1998 die Ausgliederung der - als Unternehmung im Sinn des § 71 Abs 1 der Wiener Stadtverfassung geführten - Wiener Stadtwerke beschlossen und diese in eine privatrechtliche Struktur übergeführt. Im Rahmen dieser Ausgliederung wurden die Teilunternehmungen der Wiener Stadtwerke - zu denen auch die damaligen "Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe" gehörten - in die Wiener Stadtwerke Holding AG eingebracht. Mit Sacheinlage- und Einbringungsvertrag vom 31. Mai 1999 wurde der gesamte Teilbetrieb von der Wiener Stadtwerke Holding AG auf die Wiener Linien GmbH & Co KG unter Fortführung der steuer- und unternehmensrechtlichen Buchwerte und mit sondergesetzlicher Gesamtrechtsnachfolge übertragen. Gleichzeitig wurde der mit 23. März 1999 datierte Gesellschaftsvertrag geändert. Der Zusammenschluss erfolgte rückwirkend zum 31. Dezember 1998.

Als Kommanditistin fungiert die Wiener Stadtwerke Holding AG mit einer Hafteinlage bzw. einem Kommanditkapital von 400 Mio. EUR.

2.1.2 Komplementärin der Wiener Linien GmbH & Co KG ist die Wiener Linien GmbH, die als reine Arbeitsgesellschafterin keine Einlage zu leisten hat und auch nicht am Vermögen der Wiener Linien GmbH & Co KG beteiligt ist. Die Wiener Linien GmbH wurde mit Gesellschaftsvertrag vom 2. September 1998 gegründet und unter der FN 174296v am 8. September 1998 im Firmenbuch eingetragen. Ihre voll einbezahlte

Stammeinlage beträgt 40.000,-- EUR und wird zur Gänze von der Wiener Stadtwerke Holding AG gehalten.

2.1.3 In der Wiener Linien GmbH ist zur Überwachung der Geschäftsführung ein Aufsichtsrat eingerichtet.

In § 30j Abs 5 des GmbH-Gesetzes sind jene Geschäfte geregelt, die einer vorherigen Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen. Zustimmungspflichtige Geschäfte sind u.a. die Aufnahme von Anleihen, Darlehen und Krediten, die einen bestimmten Betrag im Einzelnen und insgesamt in einem Geschäftsjahr übersteigen. Weiters sind die Gewährung von Darlehen und Krediten, soweit sie nicht zum gewöhnlichen Geschäftsbetrieb gehören, sowie Investitionen, die bestimmte Anschaffungskosten im Einzelnen oder insgesamt in einem Geschäftsjahr übersteigen, zustimmungspflichtig.

Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen beschloss der Aufsichtsrat eine Geschäftsordnung und ließ diese durch Gesellschafterbeschluss genehmigen.

Die vom Aufsichtsrat der Wiener Linien GmbH in seiner Sitzung vom 25. Februar 2008 (mit Zustimmung der Gesellschafterin vom 4. März 2008) erlassene Geschäftsordnung (geändert im Oktober 2011) formulierte für zustimmungspflichtige Geschäfte im Zusammenhang mit dem Prüfungsgegenstand wie folgt: *"Änderungen des Leistungsangebotes auf Grund einer seitens der Stadt Wien oder Dritter initiierten Leistungsausweitung, die mit einer dauerhaften finanziellen Mehrbelastung der Wiener Linien GmbH & Co KG von mehr als EUR 100.000,-- verbunden sind."*

Der Aufsichtsrat der Wiener Linien GmbH genehmigte in seiner 50. Sitzung vom 16. Juni 2010 unter dem Punkt Leistungsausweitung die Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes in Nächten an Wochenenden und vor Feiertagen (s.a. Pkt. 3.3.3).

2.1.4 Der ÖPNV-Vertrag regelt im Wesentlichen die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsdienstleistungen des städtischen öffentlichen Personennahverkehrs in Wien. Der Vertrag war zwischen der Wiener Linien GmbH & Co KG und der

Stadt Wien am 1. November 2001 in Kraft getreten und hatte für die Dauer des gegenständlichen Prüfungszeitraumes weiterhin seine Gültigkeit. Hinsichtlich des finanziellen Ausgleichs von Verkehrsdienstleistungen regelte der Vertrag unter Pkt. V(1b) wie folgt: Jede der Vertragsparteien ist berechtigt zu verlangen, *"dass der finanzielle Ausgleich neu zu ermitteln ist, wenn sich für den finanziellen Ausgleich relevante Umstände nachweislich geändert haben und deren Auswirkungen auf die finanzielle Situation einer der Vertragsparteien nicht bloß geringfügig ist. Relevante Umstände, die zu einem Verlangen nach Neuberechnung berechtigen, sind auf Seite der Wiener Linien insbesondere quantitative und qualitative Leistungsausweitungen oder -einschränkungen."* Hinsichtlich der Anpassung des Leistungsangebotes regelte der Vertrag unter Pkt. VI (1b) weiter, *"wenn von der Stadt Wien zusätzliche Verkehrsleistungen angeregt werden, die in der bestehenden Finanzierung unter diesem Vertrag keine Deckung finden, bedarf es einem Einvernehmen zwischen der Stadt Wien und den Wiener Linien"*. Die Wiener Linien GmbH & Co KG war weiters gem. Pkt. VII (1b) berechtigt, über die Anpassung der Finanzierung durch die Stadt Wien mit dieser zu verhandeln.

2.1.5 Der Gemeinderat beschloss in seiner 62. Sitzung vom 30. Juni 2010 (Pr.Z. 02276-2010/0001GFW) einstimmig eine zusätzliche Kapitalzufuhr in der Höhe von rd. 2,48 Mio. EUR an die Wiener Linien GmbH & Co KG, zur Finanzierung des 24-Stunden U-Bahnbetriebes am Wochenende und in den Nächten vor Feiertagen.

Die zusätzliche Kapitalzufuhr deckte die erhöhten Betriebskosten für das Jahr 2010. Die Wiener Linien GmbH & Co KG verhandelte die weitere Finanzierung des U-Bahn-Nachtbetriebes ab dem Jahr 2011 mit der Stadt Wien im Rahmen der jährlichen Budgetverhandlungen (s.a. Pkt. 4.2).

2.2 Unternehmenserfolgskennzahlen und Betriebsleistung

2.2.1 Der Stadtrechnungshof Wien stellte - zwecks Veranschaulichung der Größenverhältnisse - wesentliche betriebswirtschaftliche Kennzahlen der Wiener Linien GmbH & Co KG im Prüfungszeitraum wie folgt dar (Beträge in Mio. EUR):

Tabelle 1: Erfolgskennzahlen der Wiener Linien GmbH & Co KG im Zeitraum 2010 bis 2015

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 ¹⁾
Umsatzerlöse	441,45	458,42	477,17	474,72	494,78	503,10
Betriebsergebnis	-114,93	-127,48	-128,49	-120,30	-112,54	-108,20
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-109,95	-119,75	-122,51	-116,26	-108,62	-107,40
Cashflow aus dem operativen Bereich ^{**)}	110,87	247,43	129,26	-151,42	18,64	91,30
Cashflow gesamt ^{**)}	61,20	200,97	110,04	-190,31	-56,52	38,00
¹⁾ vorläufige Zahlen						
^{**)} ohne Cashpooling						

Quelle: Wiener Linien GmbH & Co KG

Die gesamten Umsatzerlöse der Wiener Linien GmbH & Co KG stiegen von rd. 441,45 Mio. EUR (2010) um rd. 61,65 Mio. EUR bzw. rd. 14 % auf rd. 503,10 Mio. EUR (2015). Den größten Anteil davon betrafen Erlöse aus dem Verkauf der Jahreskarte mit rd. 41,2 %. Das Betriebsergebnis und das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verschlechterten sich gegenüber 2010 bis 2012 und verbesserten sich danach wieder bis 2015. Der Cashflow aus dem operativen Bereich (ohne Cashpooling) verschlechterte sich im Jahr 2013 vor allem aufgrund des Abbaus kurzfristiger Verbindlichkeiten und dem damit veränderten Working Capital. Die Verringerung von 2010 auf 2015 betrug rd. 19,57 Mio. EUR bzw. rd. 17,7 %. Der Cashflow gesamt (ohne Cashpooling) - das war jener Cashflow, der auch die Geldmittelflüsse der Investitions- und Finanzierungsbereiche beinhaltete - verzeichnete folglich einen ähnlichen Verlauf und verringerte sich von 2010 auf 2015 um rd. 23,2 Mio. EUR bzw. rd. 37,9 %.

2.2.2 Der Platzkilometer stellt eine wichtige Kennzahl der Betriebsleistung von Verkehrsunternehmen dar und berechnet sich durch die Multiplikation der angebotenen Fahrgastplätze pro Fahrzeug mit den vom jeweiligen Fahrzeug zurückgelegten produktiven Kilometern. Diese Recheneinheit dient im öffentlichen Verkehr beispielsweise zur Abrechnung von Leistungen mehrerer Verkehrsunternehmen in Verkehrsverbänden, die tatsächliche Auslastung der Fahrgastplätze bleibt dabei jedoch unberücksichtigt. Die Art der eingesetzten Fahrzeuge (U-Bahn, Straßenbahn und Bus) hat jeweils einen wichtigen Einfluss auf die Kostenstruktur einer Linie.

Die Platzkilometer der Wiener Linien GmbH & Co KG entwickelten sich im Prüfungszeitraum wie folgt:

Tabelle 2: Entwicklung der Platzkilometer nach Betriebszweig im Zeitraum 2010 bis 2015

In Mio.	2010	2011	2012	2013	2014	2015
U-Bahn	11.108,10	11.792,10	11.837,80	12.026,20	12.400,90	12.512,06
Straßenbahn	3.951,11	4.027,90	4.120,80	4.148,40	4.186,70	4.165,60
Bus	2.385,21	2.361,10	2.431,70	2.684,50	2.891,70	3.088,14
Platzkilometer gesamt	17.444,42	18.181,10	18.390,30	18.859,10	19.479,30	19.765,80

Quelle: Wiener Linien GmbH & Co KG

Der U-Bahn-Nachtbetrieb ab September 2010 erhöhte die Platzkilometer der U-Bahn. Auch die Verlängerung der Linie U2 bis zur Station Seestadt ab Oktober 2013 erhöhte den Anteil dieses Betriebszweiges an den Platzkilometern. Im Jahr 2015 betrug der Anteil der U-Bahn rd. 63,3 %, jener der Straßenbahn rd. 21,1 % und jener des Busses rd. 15,6 % an den gesamten Platzkilometern.

2.2.3 Die Wiener Linien GmbH & Co KG stellt im gesamten Wiener Stadtwerke-Konzern das personell größte Unternehmen dar. Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung des Personalstandes in Vollzeitäquivalenten im Prüfungszeitraum:

Tabelle 3: Entwicklung des Personalstandes im Zeitraum 2010 bis 2015

In Vollzeitäquivalenten	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Arbeiterinnen bzw. Arbeiter	6.485	6.568	6.619	6.644	6.685	6.647
Angestellte	1.597	1.602	1.648	1.719	1.788	1.894
Summe	8.082	8.170	8.267	8.363	8.473	8.541
Lehrlinge	187	201	208	214	215	218

Quelle: Wiener Linien GmbH & Co KG

Der Personalstand in Vollzeitäquivalenten stieg von 2010 auf 2015 um rd. 5,7 %. Der Anteil der Arbeiterinnen bzw. Arbeiter stieg um rd. 2,5 %, jener der Angestellten um rd. 18,6 %.

3. Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes

3.1 Historische Entwicklungen bis zur Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes

Die städtische Unternehmung "Gemeinde Wien - städtische Automobil-Stellwagen-unternehmung" führte bereits Anfang des vorigen Jahrhunderts eigene Linien nach dem Betriebsschluss des Tagesverkehrs in Form von Pferdestraßenbahnen bzw. Pferdeomnibussen ein. Im Ersten Weltkrieg stellte sie den Nachtverkehr ein und ersetzte ihn 1917 durch die sogenannte "Bahnhofs-Rundlinie" der Städtischen Straßenbahn. Diese verband alle Fernbahnhöfe Wiens nach Betriebsschluss der elektrischen Straßenbahnlinien. Ergänzend führte die Unternehmung ab 1919 schrittweise einen Autobusnachtverkehr ein, den sie 1941 durch ein Straßenbahn-Nachtnetz ersetzte. Der Nachtverkehr wurde 1942 aufgrund des Zweiten Weltkrieges komplett eingestellt.

Im Jänner 1950 führte die damalige Teilunternehmung "Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe" den Nachtautobusverkehr in Nächten von Samstag auf Sonntag wieder ein und erweiterte dieses Angebot im September 1955 auf alle Nächte. Aufgrund der geringen Auslastung und entsprechender politischer Entscheidungen wurde der Nachtautobusverkehr 1968 jedoch wieder auf das Wochenende beschränkt und im August 1970 zur Gänze eingestellt.

Im Juni 1986 nahm die Teilunternehmung den Betrieb eines neuen Wochenend-Nachtnetzes mit anfangs acht Linien wieder auf und erweiterte diesen später um eine weitere Linie. Die Linien bedienten fortan alle Außenbezirke schleifenförmig vom Schwedenplatz aus. Diese Nachtlinien verkehrten in den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen. Auslöser für die Wiedereinführung war die Forderung der Bevölkerung nach einer adäquaten öffentlichen Verkehrserschließung in den Nachtstunden gewesen. Das Wochenend-Nachtnetz bediente zahlreiche Ziele innerhalb des Stadtgebietes. Aufgrund der Streckenführung mussten die Fahrgäste jedoch mehr oder weniger große Umwege hinnehmen.

Ab Oktober 1995 weiteten die damaligen "Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe" das Nachtautobusnetz unter dem neuen Markennamen "Nightline" auf alle Nächte aus. Insgesamt 22 Linien erschlossen damit nahezu alle Stadtteile öffentlich im Halbstunden-

takt, wobei die meisten Linien einen der drei Knotenpunkte Oper, Schottentor und Schwedenplatz bedienten. Durch die Abstimmung der einzelnen Linien waren die meisten Fahrziele mit maximal einmal Umsteigen erreichbar.

In der Folge wurden laufende Anpassungen und Adaptierungen wie die Umstellung auf Anrufsammeltaxis auf schwach frequentierten Strecken oder die Verlängerung von Nachtbuslinienstrecken durchgeführt.

Mit dem Projekt "Nachtverkehr NEU" nahm mittlerweile die Wiener Linien GmbH & Co KG im Jahr 2006 größere Anpassungen vor.

Vor Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes verkehrten am Wochenende insgesamt 23 Nachtbus- und sechs Anrufsammeltaxi-Linien, wobei pro Nacht im Durchschnitt rd. 16.000 Fahrgäste gezählt werden konnten.

Laut Angaben der Wiener Linien GmbH & Co KG waren rd. 96 % der Wiener Bevölkerung innerhalb des 750 m messenden Einzugsradius einer Nachtbushaltestelle erfasst.

3.2 Internationale Modelle eines Öffentlichen Personennahverkehr-Nachtbetriebes

Die europäischen Metropolen unterschieden zum Prüfungszeitpunkt im Wesentlichen folgende Modelle:

- Modell eines speziellen Nachtverkehrsnetzes teilweise auch nur am Wochenende, mit Autobussen und/oder Straßenbahnen (neben dem Betrieb der Tagesverkehrslinien inkl. U-Bahn an allen Tagen zwischen 5.00 Uhr und 1.00 Uhr). Beispiele dafür sind London, Nürnberg, Budapest, Amsterdam, Prag, Brüssel sowie Wien vor Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes.
- Modell der Verlängerung der Tagesverkehrslinien inkl. U-Bahn in Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen bis 2.00 Uhr oder 2.30 Uhr sowie zusätzlich ein spezielles Nachtverkehrsnetz mit Autobussen und/oder Straßenbahnen. Beispiele dafür sind München, Paris und Warschau.

- Modell eines speziellen Nachtverkehrsnetzes, betrieben durch Autobusse in Nächten vor Werktagen sowie zusätzlich durchgängiger U-Bahnbetrieb in Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen. Beispiele dafür sind Hamburg und Stockholm.
- Modell eines Ersatzverkehrs durch Autobusse und/oder Straßenbahnen auf ausgewählten Tagesverkehrslinien (inkl. U-Bahn-Strecken) in Nächten vor Werktagen sowie zusätzlich durchgängiger U-Bahnbetrieb in Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen. Beispiel dafür ist Berlin.
- Ein Sondermodell stellen die automatisch betriebenen U-Bahnen in Kopenhagen dar. Diese verkehrten durchgängig an allen Wochentagen.

Zusammenfassend war festzuhalten, dass Wien bis zur Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes das in Europa am häufigsten angewendete Modell betrieb. Mit September 2010 erfolgte der Wechsel auf das bereits in Hamburg und Stockholm praktizierte Modell.

3.3 Maßnahmen bis zur tatsächlichen Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes

3.3.1 Die Wiener Linien GmbH und Co KG leistete bereits im Vorfeld der letzten großen Umstrukturierung des Nachtbusbetriebes "Nightline" in den Jahren 2005 und 2006 umfangreiche Vorarbeiten für eine eventuelle Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes. Aufbauend auf diesen Überlegungen und Ergebnissen konzipierte die Wiener Linien GmbH & Co KG im Oktober 2009 drei Netzvarianten für einen durchgehenden Betrieb auf allen U-Bahn-Strecken am Wochenende im 15-Minuten-Intervall.

Variante 1 sah einen U-Bahn-Nachtbetrieb in voller Länge im 15-Minuten-Intervall vor, ergänzt durch das bisherige Wochenend-Nachtbusnetz in modifizierter Form im 30-Minuten-Intervall. Durch teilweise veränderte oder gekürzte Nachtbuslinien sollten Parallelführungen von U-Bahnen und Nachtbussen weitgehend vermieden und die bisherige Erschließungswirkung weitgehend unverändert beibehalten werden. Damit war auch in mehreren Fällen auf Strecken mit zu erwartender niedriger Nachfrage die Umstellung von Nachtbussen auf Anrufsammeltaxis verbunden.

Variante 2 sah eine Ergänzung des U-Bahn-Nachtbetriebes im 15-Minuten-Intervall durch das bisherige Nachtbusnetz an Werktagen in modifizierter Form im 30-Minuten-Intervall vor. Dies hätte die Verlängerung mehrerer Nachtbuslinien sowie eine teilweise Umstellung von Normal- auf Gelenkbusse erfordert, die Erschließungswirkungen in manchen Stadtgebieten jedoch deutlich verbessert.

Variante 3 sah den Betrieb der U-Bahnlinien U2, U3 und U4 in voller Länge sowie der U-Bahnlinien U1 und U6 auf Teilabschnitten im 15-Minuten-Intervall vor, ergänzt durch das bisherige Wochenend-Nachtbusnetz in modifizierter Form im 30-Minuten-Intervall. Veränderte bzw. gekürzte Nachtbuslinien sollten Parallelführungen von U-Bahnlinien und Nachtbussen weitgehend vermeiden und die bisherige Erschließungsqualität weitgehend unverändert beibehalten. In mehreren Fällen wäre damit aufgrund niedriger Nachfrage auch die Umstellung auf Reststrecken vom Nachtbusbetrieb auf Anrufsammeltaxis verbunden gewesen.

Die Wiener Linien GmbH & Co KG verfolgte lt. eigenen Angaben nach Abwägung der Vor- und Nachteile sowohl aus wirtschaftlicher als auch aus kundendienstlicher Sicht die Variante 1 als Grundlage und Endversion für eine stattzufindende Volksbefragung weiter (s.a. Pkt. 3.4 und Pkt. 3.5).

Das generelle Konzept für den U-Bahn-Nachtbetrieb ging davon aus, dass die Zahl der Fahrgäste im Wochenendnachtbetrieb deutlich steigen wird. Während die Wiener Linien GmbH & Co KG vor Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes rd. 16.000 Fahrgäste pro Wochenendnacht zählte, sollte dieser Wert nach Ansicht der Gesellschaft mit der Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes auf bis zu 50.000 Fahrgäste steigen.

3.3.2 Aufgrund der Diskussion im Gemeinderat und der damit verbundenen medialen Berichterstattung im Jahr 2009 beschäftigte sich die Wiener Linien GmbH & Co KG wieder intensiv mit dieser Thematik.

Eine von der Wiener Linien GmbH & Co KG durchgeführte Marktforschungsstudie zum Thema "Nightline" im Oktober 2009 ergab, dass das Durchschnittsalter des "Nightline"-

Publikums bei 23 Jahren und der Fahrzweck zu 90 % in der Freizeit lagen. Der Anteil der "Nightline"- bzw. Anrufsammeltaxinutzerinnen bzw. "Nightline"- bzw. Anrufsammeltaxinutzer am Modal Split lag am Wochenende zwischen 0.30 Uhr und 5.00 Uhr bei rd. 5,3 % bzw. rd. 2,9 % der Bevölkerung. Die Befragten nannten mit rd. 56,1 % die Schnelligkeit und Flexibilität anderer Verkehrsmittel als wesentlichsten Grund für die Nichtnutzung der "Nightline". Wesentlichster Grund für die Unzufriedenheit mit dem Angebot waren für rd. 65,7 % der Befragten die zu geringen Intervalle. Die generelle Zufriedenheit mit der "Nightline" lag auf einer Skala von 1 (zufrieden) bis 4 (unzufrieden) bei einem Mittelwert von rd. 2,16. Hinsichtlich des Zugewinnpotenzials ging die Studie bei der Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes von zusätzlich rd. 33.000 ÖPNV-Fahrten pro Nacht aus, die in der Erlösbetrachtung bei einer Potenzialausschöpfung von ausschließlich Bartarifkundinnen bzw. Bartarifkunden rd. 17.000,-- EUR pro Nacht ergeben hätten.

3.3.3 Die intensive Auseinandersetzung mit der Thematik spiegelte sich auch in der Berichterstattung an den Aufsichtsrat der Wiener Linien GmbH wider.

Die Geschäftsführung lieferte dem Aufsichtsrat bereits in seiner 47. Sitzung vom 9. Dezember 2009 und in seiner 48. Sitzung vom 8. April 2010 aktuelle Berichte zu einem 24-Stunden U-Bahnbetrieb. In der 47. Sitzung berichtete sie u.a. von einer Vorlaufzeit von mindestens sechs Monaten und begründete dies mit der Einholung notwendiger Genehmigungen und Konzessionen sowie der Bearbeitung bzw. Beantwortung von dienst- und besoldungsrechtlichen Fragen. Die Mehrkosten für einen 24-Stunden U-Bahnbetrieb bezifferte die Geschäftsführung mit voraussichtlich 5 Mio. EUR pro Jahr.

Die Geschäftsführung berichtet dem Aufsichtsrat in seiner 48. Sitzung - aufgrund des Ergebnisses der Volksbefragung vom Februar 2010 (s. Pkt. 3.4) - von der Beauftragung, einen 24-Stunden U-Bahnbetrieb an Wochenenden sowie vor Feiertagen einzurichten. Die diesbezüglichen Intervalle würden 15 Minuten für den gesamten Streckenverlauf betragen. Ein adaptiertes Nachtbusnetz sollte die U-Bahn in den Außenbereichen sowie in jenen Gebieten, die nicht im Einzugsbereich der U-Bahn lagen, im 30-

Minuten-Intervall ergänzen. Parallel zur U-Bahn geführte Nachtbusstreckenabschnitte sollten entfallen. Die jährlichen Mehrkosten würden zum Stand Februar 2010 ca. 5,10 Mio. EUR betragen, wobei die Zusatzleistungen durch den U-Bahn-Nachtbetrieb nicht im Finanzierungsvertrag enthalten wären und eine Finanzierungszusage durch die Stadt Wien erfordern würden. In diesen Kosten wären lt. Geschäftsführung auch einmalig anfallende Kosten, wie jene für technische Adaptierungen sowie für Werbe- und Informationsmaßnahmen, nicht enthalten.

Hinsichtlich der rechtlichen Rahmenbedingungen verwies die Geschäftsführung in dieser Aufsichtsratssitzung darauf, dass eine Überprüfung der Konzessionen, der Bau- und der Betriebsbewilligung für die U-Bahn keinen Änderungsbedarf ergeben hätte. Der veränderte Schalldruck lag unter zwei Dezibel, weshalb eine Änderung gemäß Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung nicht weiter verfolgt werden müsste. Auch die Erteilung von Buskonzessionen aufgrund veränderter Linienführungen würde durch die zuständige Behörde im zweiten Quartal 2010 erwartet. Hinsichtlich der erforderlichen Anpassung der Betriebsvereinbarung berichtete die Geschäftsführung u.a., dass sie bei ca. der Hälfte der Verhandlungspunkte eine Einigung erzielt hätte.

In einem Mediengespräch mit der damals zuständigen Vizebürgermeisterin hätte die Wiener Linien GmbH & Co KG die Umsetzungsmaßnahmen aufgezeigt und die Nacht vom 3. September 2010 auf den 4. September 2010 als Starttermin angekündigt. Weiters berichtete die Geschäftsführung, dass bis dahin eine Finanzierungszusage seitens der Stadt Wien lediglich mündlich erteilt worden wäre und seitens der Magistratsabteilung 5 ein Gemeinderatsantrag vorbereitet werde. Dieser sollte sowohl die jährlichen Kosten als auch die Erstkosten des Jahres 2010 berücksichtigen.

Die Geschäftsführung stellte in der 50. Aufsichtsratssitzung vom 16. Juni 2010 den Antrag für die Leistungsausweitung zur Einführung eines 24-Stunden U-Bahnbetriebes in Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen. Weiters berichtete die Geschäftsführung, dass die dafür notwendigen Verhandlungen mit der Bedienstetenvertretung abgeschlossen wären. Die Erstellung der Fahr- und Dienstpläne befände sich ebenfalls in der Schlussphase. Zum gegenständlichen Zeitpunkt läge seitens der Magistratsabtei-

lung 5 eine mündliche Zusage über einen finanziellen Zuschuss von rd. 2,48 Mio. EUR für das Jahr 2010 vor. Dieser deckte die erhöhten Betriebskosten von rd. 2 Mio. EUR für das Jahr 2010; die Finanzierung der Kosten für die Informations- und Kommunikationsmaßnahmen wäre noch offen.

Die Geschäftsführung berichtete weiters, dass Ende Juni 2010 mit einem Gemeinderatsbeschluss zur Finanzierung des 24-Stunden U-Bahnbetriebes am Wochenende zu rechnen wäre. Auf Nachfrage eines Aufsichtsratsmitgliedes führte die Geschäftsführung weiters aus, dass im diesbezüglichen Antrag an den Gemeinderat ein 100%iger Kostenersatz vorgesehen war. Diese Kosten würden sich im Wesentlichen aus Personalkosten (200 Mitarbeitende) und Betriebskosten für die 101 Stationen sowie Fahrzeugkosten zusammensetzen. Ein anderes Aufsichtsratsmitglied schlug vor, *"die Genehmigung des Aufsichtsrates um den Themenkomplex Finanzierung zu erweitern"*, worauf die Geschäftsführung den Antrag stellte, *"der Aufsichtsrat der WL GmbH möge den 24 Stunden U-Bahnbetrieb am Wochenende bei gesicherter Finanzierung der Leistungsausweitung genehmigen"*. Der Aufsichtsrat nahm den Antrag in der genannten Formulierung einstimmig, ohne Stimmenenthaltung, an. Um die gesicherte Finanzierung sicherzustellen, verhandelte die Wiener Linien GmbH & Co KG diese ab dem Jahr 2011 jährlich im Voraus mit der Stadt Wien im Rahmen der Budgetverhandlungen (s.a. Pkt. 4.2).

3.4 Volksbefragung zur Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes

Vom 11. Februar 2010 bis 13. Februar 2010 fand in Wien eine Volksbefragung statt, die unter Frage 4 folgende Fragestellung beinhaltete: *"Sind Sie dafür, dass die U-Bahn am Wochenende auch in der Nacht fährt?"* Von den insgesamt 370.450 abgegebenen Stimmen beantworteten 53,98 % (das waren 199.968 Stimmen) diese Frage mit "Ja" und 44,29 % (das waren 164.068 Stimmen) mit "Nein". Als ungültig waren 1,73 % bzw. 6.414 Stimmen zu werten.

3.5 Ausgestaltung und Umsetzung des U-Bahn-Nachtbetriebes ab dem Jahr 2010

3.5.1 Die Wiener Linien GmbH & Co KG kam ausgehend von den internationalen Vergleichsmodellen und den dazu durchgeführten Überlegungen zu dem Ergebnis, die wei-

ter oben beschriebene Variante 1 zu betreiben (s.a. Pkt. 3.3.1). Zusätzlich ergänzte das bisherige Nachtbusnetz in modifizierter Form im 30-Minuten-Intervall den U-Bahn-Nachtbetrieb am Wochenende und vor Feiertagen. Parallelführungen von U-Bahnlinien und Nachtbuslinien vermied die Gesellschaft weitgehend, wobei die bisherige Erschließungsqualität unverändert bei 96 % der Wiener Bevölkerung blieb. In mehreren Fällen stellte die Wiener Linien GmbH & Co KG verbliebene Reststrecken auf Anrufsammeltaxis um.

Einige der bisherigen Nachtbuslinien entfielen zur Vermeidung von Parallelführungen, bei anderen Nachtbuslinien änderte sich der bisherige Streckenverlauf. Beispielsweise entfielen Streckenabschnitte der Linien N6, N26, N29, N38 und N60. Bei den Nachtbuslinien N66 und N67 kam es neben dem Entfall von Streckenabschnitten auch zur Änderung der Endstelle mit U-Bahnanbindung. Die Linie N62 wurde um eine U-Bahnanbindung erweitert; bei der Linie N49 kam es sowohl zu einem Entfall eines Streckenabschnittes als auch zu einer Erweiterung um einen neuen Streckenabschnitt. Die Nachtbuslinie N35 wurde ebenfalls um einen neuen Streckenabschnitt erweitert. Keine Veränderung des Linienvlaufes verzeichneten die Linien N20, N23, N31, N41, N43, N46 und N71.

Die Wiener Linien GmbH & Co KG führte nach Einführung der Nacht-U-Bahn die Linien N17, N23, N36, N54, N61 und N64 zur Gänze bzw. die Linien N29, N35 und N68 auf Teilstrecken als Anrufsammeltaxis ein.

Das ausschließlich mit Nachtbussen betriebene "Nightline"-Netz in den Nächten vor Werktagen blieb gänzlich unverändert.

3.5.2 Der U-Bahn-Nachtbetrieb erforderte neben abgestimmten neuen Fahrplänen für die Nachtbusse auch die Koordination von Verknüpfungspunkten zwischen U-Bahnlinien und Nachtbuslinien. Weiters überarbeitete die Wiener Linien GmbH & Co KG die Dienstpläne und das Schienenersatzverkehrskonzept und schloss mit ihrem Zentralbetriebsrat im August 2010 eine Betriebsvereinbarung gemäß Arbeitsverfassungsgesetz ab. Diese regelte Maßnahmen zur Verhinderung, Beseitigung, Milderung oder

zum Ausgleich von Belastungen der Arbeitnehmerinnen bzw. Arbeitnehmer durch Nachtarbeit im Sinn des Nachtschwerarbeitsgesetzes. Sie gilt für alle in der Hauptabteilung "Betrieb und Kundendienst" dauernd oder vorübergehend im Fahrdienst im Autobus- und U-Bahn-Nachtverkehr tätigen Arbeitnehmerinnen bzw. Arbeitnehmer und trat für den Nachtverkehr mit 1. September 2010 in Kraft. Die Betriebsvereinbarung legte in Ergänzung der bestehenden Arbeitszeitregelung u.a. fest, dass als Nachtarbeit jene Dienste zu verstehen sind, die in der Rahmenzeit für den Nachtdienst nach 22.00 Uhr beginnen und vor 6.00 Uhr enden. Die tägliche Normalarbeitszeit der Nachtverkehr-Dienstschichten im Plandurchschnitt je Betriebsgarage und Betriebsbahnhof U-Bahn beträgt 6,5 Stunden und die maximale tägliche Normalarbeitszeit einer Nachtverkehr-Dienstschicht inkl. Geh- und Fahrzeit und Wegstreckabgeltung 6 Stunden 50 Minuten. Eine Verbindung von Nacht- und Spätdiensten ist möglich. Weiters regelte die Betriebsvereinbarung, dass die Fahrdienstzulage gemäß Kollektivvertrag der Wiener Stadtwerke Holding AG, unabhängig von der sich aus dem Fahrplan ergebenden Fahrzeit, im Autobus- und U-Bahn-Nachtbetrieb im Ausmaß von 293 Minuten gebührt.

3.5.3 Die Wiener Linien GmbH & Co KG nannte die deutliche Erhöhung der angebotenen Platzkilometer, die Verringerung von Zugangsbarrieren sowie die deutliche Angebotserweiterung durch 15-Minuten-Intervalle als Vorteile des U-Bahn-Nachtbetriebes. Als weiteren Vorteil nannte die Gesellschaft die direkte Erschließung des Stadtzentrums durch die U1 und die U3, weil bis dahin die Nachtbusse entlang der Ringstraße um die Wiener Innenstadt gefahren waren. In anderen Bereichen - wie im Umfeld der Station Rathaus (U2), der Station Kendlerstraße (U3) sowie im Umfeld von Stationen der Linien U4 und U6 - brachte der U-Bahn-Nachtbetrieb lt. Gesellschaft ebenfalls eine Verbesserung bzw. Erhöhung der Erschließungsqualität.

Als Nachteil nannte die Gesellschaft die Verringerung der Erschließungsqualität in einzelnen Teilbereichen sowie die mit dem U-Bahn-Nachtbetrieb verbundenen höheren Kosten gegenüber dem Nachtbusbetrieb.

4. Wirtschaftliche Entwicklung des U-Bahn-Nachtbetriebes

4.1 Entwicklung des Leistungsangebotes und der Fahrgastzahlen

4.1.1 Laut Wiener Linien GmbH und Co KG erhöhte der U-Bahn-Nachtbetrieb die Anzahl der Platzkilometer um rd. 219 Mio. pro Jahr. Die Verlängerung des U-Bahn-Streckennetzes von Aspern nach Seestadt war darin nicht enthalten.

4.1.2 Im Zuge der Prüfung gab die Wiener Linien GmbH & Co KG folgende jährliche Fahrgast- bzw. Einstiegszahlen der Nachtlinien bekannt:

Tabelle 4: Entwicklung der Fahrgast- bzw. Einstiegszahlen der Nachtlinien im Zeitraum 2010 bis 2015

Fahrgast- bzw. Einstiegszahlen in Mio.	2010	2011	2012	2013	2014	2015
U1	0,27	1,16	1,11	1,29	1,50	1,60
U2	0,14	0,72	0,66	0,79	0,98	1,04
U3	0,37	1,16	1,16	1,38	1,49	1,53
U4	0,41	1,24	1,09	1,31	1,23	1,21
U6	0,33	1,13	1,16	1,02	1,25	1,17
Summe U-Bahnen	1,52	5,41	5,18	5,79	6,45	6,55
Summe Nachtbuslinien	3,33	2,50	2,38	2,85	3,21	3,25
Gesamtsumme	4,85	7,91	7,56	8,64	9,66	9,80

Quelle: Wiener Linien GmbH & Co KG

Die Wiener Linien GmbH & Co KG ermittelte bis einschließlich 2011 die Fahrgäste anhand der verkauften Fahrkarten und auf Basis von Fahrtenannahmen. Ab dem Jahr 2012 erfolgte die Fahrgastermittlung anhand von Fahrgastzählungen. Dies war nach Aussage der Wiener Linien GmbH & Co KG dadurch bedingt, dass die Gesellschaft das Mobilitätsverhalten der Fahrgäste nach der Tarifänderung im Jahr 2012 mit der alten Methode nicht mehr ausreichend abbilden konnte.

Konkret beruhten die Fahrgastzahlen ab 2012 auf statistischen Hochrechnungen basierend auf Stichproben, weil bei der Wiener Linien GmbH & Co KG nur rd. 12 % der Fahrzeuge mit Infrarotsensoren zur automatischen Fahrgastzählung ausgestattet waren.

Der Stadtrechnungshof Wien hielt dazu fest, dass die Fahrgastzahlen aufgrund der Änderung der Erhebungsmethode ab dem Jahr 2012 durchgängig vergleichbar waren. Die Gesamtsumme der Fahrgastzahlen stieg von 2012 auf 2015 von rd. 7,56 Mio. auf rd. 9,80 Mio., somit um rd. 29,6 %.

4.2 Mehrkosten und Finanzierung des U-Bahn-Nachtbetriebes

Die Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes ab September 2010 erforderte für die Wiener Linien GmbH & Co KG eine zusätzliche Finanzierung aufgrund der Anpassung des Leistungsangebotes gemäß ÖPNV-Vertrag (s.a. Pkt. 2.1.4). Die Wiener Linien GmbH & Co KG bewertete bei der Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes diese zusätzliche Verkehrsleistung dementsprechend finanziell und verhandelte auf Basis der ermittelten Betriebskosten die Anpassung dieser Finanzierung mit der Stadt Wien. Für die Jahre 2010, 2011 und 2012 ermittelte die Wiener Linien GmbH & Co KG die Kosten des bis dahin geltenden Nachtbusverkehrs und stellte sie den intern ermittelten Kosten für den Nachtbetrieb ab September 2010 gegenüber. Ab 2013 erfolgte eine jährliche Anpassung der Vorjahreswerte mittels eines gewichteten Valorisierungsfaktors (bestehend aus Verbraucherpreisindex und Gehaltsanpassungen). Als Grund, warum die Kosten des U-Bahn-Nachtbetriebes als Schätzkosten intern ermittelt wurden, nannte die Geschäftsführung, dass eine gesonderte Erfassung der tatsächlichen Kosten nur mit einem kaum vertretbaren Erfassungsaufwand möglich gewesen wäre.

Die Kosten der Verlängerung des U-Bahn-Streckennetzes von Aspern nach Seestadt im Jahr 2013 berücksichtigte die Wiener Linien GmbH & Co KG bei der intern erfolgten Berechnung nicht, weil für sie der U-Bahn-Nachtbetrieb auf Verlängerungstrecken aufgrund der starken Verschränkung mit dem Tagesbetrieb als Regelbetrieb gilt. Die Wiener Linien GmbH & Co KG verhandelte daher die Finanzierung der Kosten für den U-Bahn-Nachtbetrieb für die Streckenverlängerung mit jenen des laufenden U-Bahnbetriebes mit. Eine Differenzierung zwischen den Kosten für den Tages- und den Nachtbetrieb erfolgte für die Streckenverlängerung im Jahr 2013 nicht.

Die Verschränkung von Tages- und Nachtbetrieb sei nach Aussagen der Wiener Linien GmbH & Co KG auch der Grund, dass die tatsächlich angefallenen Kosten des U-Bahn-Nachtbetriebes in der Kostenrechnung nicht gesondert erfasst wurden.

Der Stadtrechnungshof Wien stellte die Mehrkosten durch die Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes auf Basis der von der Wiener Linien GmbH & Co KG intern ermittelten

Kosten dar. Die Mehrkosten errechneten sich durch Gegenüberstellung der fiktiv weitergeführten Kosten aus dem reinen Nachtbusbetrieb wie vor Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes mit den Kosten aus Bus und U-Bahn seit Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes wie folgt. Darin nicht enthalten waren wie oben erwähnt die Kosten für die Streckenverlängerung von Aspern nach Seestadt im Jahr 2013 (Beträge in Mio. EUR).

Tabelle 5: Entwicklung der Mehrkosten durch den U-Bahn-Nachtbetrieb im Zeitraum 2010 bis 2015

	2010 ¹⁾	2011	2012	2013	2014	2015	2010 bis 2015
Fiktiv weitergeführte Kosten für den Nachtbusbetrieb wie vor Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes							
Personalkosten	1,84	5,53	5,70	5,80	5,94	6,09	30,90
Anrufsammeltaxis	0,09	0,28	0,28	0,28	0,29	0,30	1,52
Variable Fahrzeugkosten inkl. Treibstoff	0,53	1,60	1,76	1,79	1,83	1,87	9,38
Kosten für den fiktiv weitergeführten Nachtbusbetrieb	2,46	7,41	7,74	7,87	8,06	8,26	41,80
Intern ermittelte Kosten für den Nachtbusbetrieb ab September 2010							
Personalkosten	1,69	5,08	5,24	5,33	5,45	5,58	28,37
Anrufsammeltaxis	0,10	0,31	0,31	0,32	0,33	0,34	1,71
Variable Fahrzeugkosten inkl. Treibstoff	0,43	1,30	1,44	1,47	1,50	1,54	7,68
Kosten Nachtbus	2,22	6,69	6,99	7,12	7,28	7,46	37,76
Intern ermittelte Kosten für den U-Bahn-Nachtbetrieb ab September 2010							
Personalkosten	0,83	1,73	1,80	1,83	1,87	1,91	9,97
Betriebskosten für die Stationen	0,84	2,53	2,81	2,86	2,93	3,00	14,97
Fahrzeugkosten	0,44	1,32	1,58	1,61	1,65	1,69	8,29
Sonstige Kosten	0,07	0,21	0,21	0,21	0,21	0,22	1,13
Kosten U-Bahn-Nachtbetrieb	2,18	5,79	6,40	6,51	6,66	6,82	34,36
Einmalkosten	1,27	-	-	-	-	0,05	1,32
Kosten Nachtbetrieb ab September 2010	5,67	12,48	13,39	13,63	13,94	14,33	73,44
Mehrkosten gegenüber den fiktiv weitergeführten Kosten für den Nachtbusbetrieb wie vor Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes	3,21	5,07	5,65	5,76	5,88	6,07	31,64
Finanzieller Ausgleich durch die Stadt Wien	3,21	5,07	5,32	5,75	5,88	6,02	31,25
Differenz (2013 rundungsbedingt)	-	-	0,33	0,01	-	0,05	0,39
¹⁾ Kosten ab Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes im September 2010							

Quelle: Wiener Linien GmbH & Co KG, Darstellung Stadtrechnungshof Wien

Im Unterschied zum Nachtbusbetrieb stellten beim U-Bahn-Nachtbetrieb die Betriebskosten für die Stationen und nicht die Personalkosten den größten Kostenfaktor dar. Beispielsweise hatte sich der Reinigungsaufwand für die Wiener Linien GmbH & Co KG

aufgrund der starken Verschmutzung der Fahrzeuge und der Stationen durch den Nachtbetrieb verdoppelt. Die Ausweitung auf den U-Bahn-Nachtbetrieb erforderte aber auch zusätzliches Personal von 39 Vollzeitäquivalenten, weil allein die Besetzung des Linienservices, der Stationswartinnen bzw. Stationswarte, des Aufsichtsdienstes, des Störungsdienstes für die Zugssicherung etc. 36 Vollzeitäquivalente benötigte.

Im Jahr 2010 fielen mit der Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes Einmalkosten in der Höhe von rd. 1,27 Mio. EUR an. Diese beinhalteten Kosten für Infomaterial, Events und Media, das Zugbranding auf der Linie U6, den Fahrplantausch an Haltestellen und die Programmierung der Haltestellenansagen. Weiters sind darin die Kosten für Einmalremunerationen für das Linienservice und die Linienkoordination, die Hochrüstung der App "Qando", Sprachspeicheränderung, die Änderung der Zugziel- und Betriebshinweisanzeige etc. enthalten. Im Jahr 2015 fielen weitere 50.000,-- EUR (exkl. USt) für Agenturleistungen zur Organisation der Fünfjahresfeier des U-Bahn-Nachtbetriebes an.

Die Kosten des U-Bahn-Nachtbetriebes betragen im Jahr 2011 rd. 12,48 Mio. EUR und stiegen - ohne Berücksichtigung der Streckenverlängerung im Jahr 2013 - bis zum Jahr 2015 auf rd. 14,33 Mio. EUR an. Die darin enthaltenen Mehrkosten durch die Einführung des U-Bahn-Nachtbetriebes betragen im Jahr 2011 rd. 5,07 Mio. EUR und stiegen - ohne Berücksichtigung der Streckenverlängerung im Jahr 2013 - auf rd. 6,07 Mio. EUR im Jahr 2015 an.

Die Wiener Linien GmbH & Co KG erhielt zur Finanzierung des U-Bahn-Nachtbetriebes für 2010 eine zusätzliche Kapitalzufuhr von rd. 2,48 Mio. EUR sowie jeweils zwei weitere Einmalzahlungen von 350.000,-- EUR und 387.000,-- EUR für Medienaktivitäten. Für die Jahre 2011 und 2012 verhandelte die Wiener Linien GmbH & Co KG einen gesonderten finanziellen Ausgleich. Ab dem Jahr 2013 verhandelte die Wiener Linien GmbH & Co KG die Kosten für den U-Bahn-Nachtbetrieb im Rahmen des finanziellen Ausgleichs durch die Stadt Wien pauschal als Teil der Betriebskosten. Eine teilweise Finanzierung des U-Bahn-Nachtbetriebes durch Erlöse von Bartarifikundinnen bzw. Bartarifikunden - wie ursprünglich angenommen (s.a. Pkt. 3.3.2) - konnte lt. Aussage der Wiener Linien GmbH & Co KG aufgrund des starken Anstiegs von Jahreskartenbesitze-

rinnen bzw. Jahreskartenbesitzern ab dem Jahr 2012 nicht erzielt werden. Die Jahreskarte berechtigt auch zur Nutzung des Nachtbetriebes.

Der Stadtrechnungshof Wien hielt hinsichtlich der Finanzierung des U-Bahn-Nachtbetriebes fest, dass der von der Stadt Wien jährlich geleistete finanzielle Ausgleich auf den von der Wiener Linien GmbH & Co KG intern ermittelten und ab dem Jahr 2013 jährlich valorisierten Kosten beruhte. Die Wiener Linien GmbH & Co KG hatte jedoch bei der jährlichen Valorisierung die Kosten für die Verlängerung des U-Bahn-Streckennetzes (U2) ab dem Jahr 2013 nicht berücksichtigt.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im November 2016