



S t R H
Wien

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 V - 9/16

Wiener Linien GmbH & Co KG, Leistungsvorgaben an die
Busverkehrsdienste

KURZFASSUNG

Die Wiener Linien GmbH & Co KG führte den Großteil des städtischen Kraftfahrlinienverkehrs mit eigenen Bussen durch. Im Jahr 2015 wurden rd. 41 % des Kraftfahrlinienverkehrs im Auftrag der Wiener Linien GmbH & Co KG von anderen Busunternehmen abgewickelt. Die Aufteilung entsprach somit den Vorgaben der PSO-Verordnung und des Gemeinderatsbeschlusses vom 14. Dezember 2007. Um den Fahrgästen insgesamt einen gut funktionierenden und einheitlich wirkenden städtischen Kraftfahrlinienverkehr zu bieten, erstellte die Wiener Linien GmbH & Co KG Verkehrsdienstleistungsverträge mit betrieblich und sicherheitstechnisch gut durchdachten sowie langjährig erprobten Vorgaben an die auftragnehmenden Busunternehmen.

Auf die Einhaltung der Verkehrsdienstleistungsverträge durch die auftragnehmenden Busunternehmen wurde durch laufende Kontrollen der Auftraggeberin Wiener Linien GmbH & Co KG geachtet. In Ergänzung lieferte das Beschwerdemanagement der Wiener Linien GmbH & Co KG aussagekräftige Informationen über den Eigen- und Fremdbetrieb von Buslinien in Wien.

Die Verkehrsdienstleistungsverträge wurden bei Neuausschreibungen von Buslinien von der Wiener Linien GmbH & Co KG erforderlichenfalls an neue Gegebenheiten und technische Weiterentwicklungen angepasst. Die Wiener Linien GmbH & Co KG bereitete die Einbindung des Fremdbetriebes in das rechnergesteuerte Betriebsleitsystem der Wiener Linien GmbH & Co KG vor. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl die baldige Umsetzung der elektronischen Anzeige der noch verbleibenden Wartezeit auf Busse des Fremdbetriebes in Haltestellen mit bereits bestehenden Anzeigeeinrichtungen.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien.....	6
1.1 Prüfungsgegenstand.....	6
1.2 Prüfungszeitraum	6
1.3 Prüfungsbefugnis.....	6
2. Rechtliche Grundlagen	6
3. Städtischer Krafffahrlinienverkehr und seine Eckdaten	10
4. Verkehrsdienstleistungsverträge	13
5. Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsdienstleistungsverträge	19
6. Zusammenfassung der Empfehlungen	20

TABELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Tabelle 1: Geplante Fahrleistungen	9
Tabelle 2: Tatsächliche Fahrleistungen im Eigen- und Fremdbetrieb (Platz-km, Anteile)	11
Tabelle 3: Tatsächliche Fahrleistungen im Eigen- und Fremdbetrieb (Nutz-km, Anteile).....	11
Tabelle 4: Tatsächliche Fahrleistungen im Eigenbetrieb in den ersten drei Quartalen 2016, geordnet nach der Art des Busverkehrs	12
Tabelle 5: Tatsächliche Fahrleistungen im Fremdbetrieb in den ersten drei Quartalen 2016, geordnet nach der Art des Busverkehrs	12
Tabelle 6: Fahrgastzahlen im städtischen Krafffahrlinienverkehr in Mio.....	13
Abbildung 1: Elektronische Fahrgastinformation ohne Anzeige des Fremdbetriebes	16

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb.	Abbildung
AG	Aktiengesellschaft
ASTAX.....	Anruf-Sammel-Taxi

bzw.	beziehungsweise
EG	Europäische Gemeinschaft
EUR.....	Euro
GmbH & Co KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung und Compagnie Kommanditgesellschaft
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
KFG. 1967	Kraftfahrgesetz 1967
KfIG.....	Kraftfahrlineiengesetz
km.....	Kilometer
lt.....	laut
Mio.....	Million
Nr.....	Nummer
ÖPNV-Vertrag	Öffentlicher Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrag
Pkt.	Punkt
PSO	public service obligation
rd.	rund
s.....	siehe
Tab.	Tabelle
Tsd.....	Tausend
u.a.	unter anderem
U-Bahn	Untergrundbahn
vgl.....	vergleiche
VOR.....	Verkehrsverbund Ostregion
Wiener Linien GmbH & Co KG	WIENER LINIEN GmbH & Co KG
Wiener Linien GmbH	WIENER LINIEN GmbH
Wiener Stadtwerke Holding AG	WIENER STADTWERKE Holding AG

GLOSSAR

Auftragsverkehr

Verkehrsdienstleistung, die im Auftrag der Konzessionsinhaberin bzw. des Konzessionsinhabers einer Linie erbracht wird. Der Auftragsverkehr wird auch als Fremdbetrieb bezeichnet.

Nutz-km

Kennzahl für die Betriebsleistung im öffentlichen Verkehr. Sie ist durch die vom jeweiligen Fahrzeug zurückgelegte Wegstrecke im öffentlichen Verkehr in km bestimmt.

Platz-km

Kennzahl für die Betriebsleistung im öffentlichen Verkehr. Sie berechnet sich durch Multiplikation der angebotenen Fahrgastplätze pro Fahrzeug mit der vom jeweiligen Fahrzeug zurückgelegten Wegstrecke im öffentlichen Verkehr in km.

Tarifgemeinschaftsverkehr

Linienverkehr durch ein auftragnehmendes Verkehrsunternehmen mit eigener Konzession.

PRÜFUNGSERGEBNIS

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Leistungsvorgaben an Busverkehrsdienste einer stichprobenweisen Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung der geprüften Stelle mit. Die von der geprüften Stelle abgegebene Stellungnahme wurde berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Leistungsvorgaben der Wiener Linien GmbH & Co KG an auftragnehmende Busunternehmen zur Durchführung städtischer Kraftfahr-
linien in Wien einer Prüfung.

1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung erfolgte im zweiten und dritten Quartal 2016. Der Betrachtungszeitraum umfasste in erster Linie das Jahr 2015 und die ersten drei Quartale des Jahres 2016. Gegebenenfalls wurden auch die Jahre vor dem Jahr 2015 zurückreichend bis zum Jahr 2007 mit einbezogen.

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. Rechtliche Grundlagen

2.1 Der Gemeinderat hat am 14. Dezember 2007 beschlossen, gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienstleistungen bei der Wiener Linien GmbH & Co KG zu bestellen. Die Beauftragung der internen Betreiberin sollte alle bestehenden und künftigen U-Bahn-, Straßenbahn- und Kraftfahrlinien in dem im ÖPNV-Vertrag definierten Umfang innerhalb der Stadtgrenzen umfassen. Außerdem waren innerhalb der Stadt Wien die erforderli-

chen Maßnahmen zu setzen, um alle freiwerdenden und neu zu erteilenden Konzessionen für Kraftfahrlinien an die Wiener Linien GmbH & Co KG zu übertragen.

2.2 Der Gemeinderat legte fest, dass der im Auftrag der Wiener Linien GmbH & Co KG von anderen Busunternehmen gefahrene Kraftfahrlinienverkehr mindestens das Ausmaß aufweisen muss, das zum Zeitpunkt der Beschlussfassung für den von der Wiener Linien GmbH & Co KG beauftragten Tarifgemeinschafts- und Auftragsverkehr vorlag. Das für den Kraftfahrlinienverkehr benötigte Verkehrsmanagement sollte ausschließlich von der Wiener Linien GmbH & Co KG vorgenommen werden.

2.3 Die Magistratsabteilung 4 wurde vom Gemeinderat beauftragt, für die Stadt Wien einen Aufsichts- und Kontrollvertrag mit der Wiener Linien GmbH & Co KG abzuschließen.

2.4 Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (PSO-Verordnung) bildet die rechtliche Grundlage für den zitierten Gemeinderatsbeschluss. Die PSO-Verordnung trat am 3. Dezember 2009 in Kraft. Eine Gebietskörperschaft darf aufgrund dieser Verordnung öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit vergeben, über die sie eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht.

2.5 Die interne Betreiberin bzw. der interne Betreiber darf seine öffentlichen Personenverkehrsdienste ausschließlich innerhalb des Zuständigkeitsgebietes der Gebietskörperschaft ausführen. Davon ausgenommen ist der Betrieb abgehender Linien, die in das Zuständigkeitsgebiet benachbarter Gebietskörperschaften hineinreichen, sofern der Personenverkehrsdienst nicht durch die Teilnahme an außerhalb des Zuständigkeitsgebietes organisierten wettbewerblichen Vergabeverfahren zustande gekommen ist.

2.6 Bei Unterauftragsvergabe an andere Verkehrsunternehmen ist die interne Betreiberin bzw. der interne Betreiber gemäß PSO-Verordnung verpflichtet, den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrsdienstes selbst zu erbringen.

2.7 Der ÖPNV-Vertrag zwischen der Stadt Wien und der Wiener Linien GmbH & Co KG wurde am 20. Jänner 2002 unterzeichnet und war unter Berücksichtigung einer automatisch eingetretenen Verlängerung um sieben Jahre bis zum 31. Dezember 2016 gültig. Der ÖPNV-Vertrag unterschied bei den Tätigkeiten der Wiener Linien GmbH & Co KG die Verkehrsdienstleistungen, die Verkehrsinfrastruktur einschließlich der Fahrbetriebmittel und die Integration der Leistungen.

2.8 Im ÖPNV-Vertrag vom 20. Jänner 2002 war der damals vorliegende Umfang der Verkehrsdienstleistungen im Betriebszweig Bus mit 88 Buslinien angegeben. Für diese Buslinien verfügte die Wiener Linien GmbH & Co KG auch über die kraftfahrrechtlichen Konzessionen. Die Fahrleistung im Betriebszweig Bus war zum Zeitpunkt der Vertragsgestaltung mit 2.363,0 Mio. Platz-km für das Jahr 2002 geplant.

2.9 Über die Erbringung der Fahrleistungen im engeren Sinn hinaus hatte die Wiener Linien GmbH & Co KG entsprechend ihrem Gesellschaftszweck Aufgaben des Verkehrsmanagements unter Einbindung des Magistrats der Stadt Wien und der Wiener Gemeindebezirke zu erfüllen. Dazu zählten im Betriebszweig Bus u.a.:

- Linien- und Haltestellenplanung,
- Betriebszeiten- und Intervallplanung,
- Abstimmung der Verkehrsdienstleistungen mit anderen Verkehrsunternehmen und mit dem VOR,
- Verkehrsangebotsplanung und Fahrplanerstellung,
- Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Werbung,
- Abstimmung der Tarifgestaltung mit dem VOR,
- Vertrieb,
- Betriebslenkung durch Leitstellen und mobile Betriebslenkung,
- Winterdienst und Reinigung der Anlagen im Haltestellenbereich,
- Management von flexiblen Betriebsformen wie beispielsweise Anruf-Sammel-Taxi und Rufbus,

- Kontrolle der korrekten Fahrpreisrichtung und der Fahrausweise durch Kontrollorgane,
- Aufbau und Betrieb eines umfassenden Qualitätsmanagementsystems.

2.10 Bei der im ÖPNV-Vertrag angeführten Tätigkeit "Integration der Leistungen" ist die Koordination aller Betriebszweige der Wiener Linien GmbH & Co KG gemeint. Durch die Koordination sollten Synergieeffekte eintreten und so die Wirtschaftlichkeit verbessert werden. Die Fahrgäste sollten durch die Bereitstellung und den Betrieb eines gesamten Verkehrsnetzes "aus einer Hand" u.a. durch reibungslose Betriebsabläufe, durch ein einheitliches und übergreifendes Informationssystem und durch Anschlusssicherung beim Umsteigen profitieren.

2.11 Am 15. September 2016 wurde ein neu gestalteter ÖPNV-Vertrag unterzeichnet. Dieser trat am 1. Jänner 2017 in Kraft und sah den Betrieb von 113 Buslinien durch die Wiener Linien GmbH & Co KG vor. Die geplanten Fahrleistungen aller Betriebszweige der Wiener Linien GmbH & Co KG sind in der Tab. 1 zusammengestellt:

Tabelle 1: Geplante Fahrleistungen

Betriebszweig	2017 in Mio. Platz-km	2018 in Mio. Platz-km	2019 in Mio. Platz-km
Bus	3.006,1	3.039,0	3.039,0
Straßenbahn	4.129,8	4.083,8	4.083,8
U-Bahn	12.784,3	13.183,9	13.183,9
Summe	19.920,2	20.306,7	20.306,7

Quelle: Wiener Linien GmbH & Co KG

2.12 Die Anzahl der Autobuslinien und die geplante Fahrleistung für das Jahr 2017 nahmen gegenüber dem Jahr 2002 (s. Pkt. 2.8) jeweils um beinahe 30 % zu. Neben dieser bedeutsamen Steigerung wurde im neu gestalteten ÖPNV-Vertrag auch der Katalog an Aufgaben beim Verkehrsmanagement erweitert. So wurde der Wiener Linien GmbH & Co KG u.a. der Aufbau der Videoüberwachung in den Bussen sowie die Koordination, das Arrangement und der Betrieb von ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen zusätzlich übertragen.

2.13 Um die Vorgaben der PSO-Verordnung an Gebietskörperschaften für Direktvergaben von Verkehrsdienstleistungen an eine interne Betreiberin zu erfüllen, wurden die Durchgriffsmöglichkeiten der Stadt Wien auf die Wiener Linien GmbH & Co KG durch den Aufsichts- und Kontrollvertrag vom 8. Jänner 2008 gestärkt. Im Aufsichts- und Kontrollvertrag wurde die Stimmenmehrheit der Vertreterinnen bzw. Vertreter der Stadt Wien im Aufsichtsrat der Wiener Linien GmbH sichergestellt und ein eigener Beirat zur Generalversammlung eingerichtet. Außerdem traten die Wiener Stadtwerke Holding AG und die Wiener Linien GmbH als Vertragspartnerinnen dem Aufsichts- und Kontrollvertrag bei.

3. Städtischer Kraftfahrlinienverkehr und seine Eckdaten

3.1 Die Wiener Linien GmbH & Co KG verfügt seit dem Jahr 2016 über die Konzessionen gemäß KfIG für sämtliche städtischen Buslinien, wodurch der diesbezüglichen Vorgabe des Gemeinderatsbeschlusses vom 14. Dezember 2007 entsprochen werden konnte. Die Wiener Linien GmbH & Co KG erreichte dies im Laufe der Jahre durch rechtzeitige Beantragung von Konzessionen, die bei Busunternehmen im Tarifgemeinschaftsverkehr zeitlich ausliefen. Die Konzessionen wurden von der als Kraftfahrlinienbehörde in Wien tätigen Magistratsabteilung 65 ausgestellt.

3.2 Laut Mitteilung der Wiener Linien GmbH & Co KG brachte die Übernahme aller Konzessionen im städtischen Busverkehr in Wien Vorteile für die Fahrgäste. Diese bestanden u.a. in einem zentralen Kundinnen- bzw. Kundendienst für alle Anliegen der Fahrgäste, in einer bedarfsorientierten Intervallgestaltung aus der Sicht eines integrierten Verkehrsunternehmens mit mehreren Verkehrsträgern und in einer zeitgemäßen Ausrüstung der Bushaltstellen mit einem gut organisierten Winterdienst.

3.3 Der Eigenbetrieb der Wiener Linien GmbH & Co KG nahm seit dem Beschluss des Gemeinderates vom 14. Dezember 2007 im Wesentlichen kontinuierlich ab (s. Tab. 2).

Tabelle 2: Tatsächliche Fahrleistungen im Eigen- und Fremdbetrieb (Platz-km, Anteile)

Jahr	Eigenbetrieb in Mio. Platz-km	Eigenbetrieb in %	Fremdbetrieb in Mio. Platz-km	Fremdbetrieb in %	Gesamter Busbetrieb in Mio. Platz-km
2007	1.931,1	69,85	833,3	30,15	2.764,4
2008	1.989,3	69,72	863,9	30,28	2.853,2
2009	1.987,5	69,22	883,8	30,78	2.871,3
2010	1.938,7	68,18	904,8	31,82	2.843,5
2011	1.887,8	65,74	983,8	34,26	2.871,6
2012	1.896,0	65,97	978,2	34,03	2.874,3
2013	1.886,0	64,00	1.061,1	36,00	2.974,1
2014	1.870,9	61,54	1.169,3	38,46	3.040,2
2015	1.858,0	59,34	1.273,2	40,66	3.131,2

Quelle: Wiener Linien GmbH & Co KG

3.4 Der überwiegende Teil des städtischen Kraftfahrlinienverkehrs wurde in den Jahren 2007 bis 2015 von der Wiener Linien GmbH & Co KG bei abnehmender Tendenz im Eigenbetrieb durchgeführt. Das gilt sowohl auf Basis der Platz-km (s. Tab. 2) als auch auf Basis der Nutz-km (s. Tab. 3). Der Stadtrechnungshof Wien stellte auf der Grundlage der erhobenen Daten fest, dass die diesbezügliche Vorgabe aus der PSO-Verordnung von der Wiener Linien GmbH & Co KG eingehalten wurde (vgl. Pkt. 2.6).

Tabelle 3: Tatsächliche Fahrleistungen im Eigen- und Fremdbetrieb (Nutz-km, Anteile)

Jahr	Eigenbetrieb in Tsd. Nutz-km	Eigenbetrieb in %	Fremdbetrieb in Tsd. Nutz-km	Fremdbetrieb in %	Gesamter Busbetrieb in Tsd. Nutz-km
2007	23.555	68,36	10.903	31,64	34.458
2008	23.860	67,96	11.249	32,04	35.109
2009	23.833	67,38	11.538	32,62	35.371
2010	23.449	66,29	11.923	33,71	35.372
2011	22.743	63,71	12.957	36,29	35.700
2012	22.361	62,37	13.489	37,63	35.850
2013	21.997	60,50	14.361	39,50	36.358
2014	21.736	57,70	15.933	42,30	37.669
2015	21.409	55,53	17.143	44,47	38.552

Quelle: Wiener Linien GmbH & Co KG

3.5 Der Eigenbetrieb der Wiener Linien GmbH & Co KG setzte sich im Jahr 2016 aus dem sogenannten Tagverkehr der Linien 1A bis 87A, aus den Nachtautobuslinien N6 bis N75 und aus dem Schienenersatzverkehr zusammen (s. Tab. 4). Geplante Baustellen sowie spontane Störungen des Straßenbahn- und U-Bahnbetriebes können einen Schienenersatzverkehr mit Bussen erforderlich machen. Die Modernisierung der U-

Bahnlinie U4 war mit einer Sperre von Teilstrecken der U4 verbunden. Das führte zu einem bedeutenden Schienenersatzverkehr mit Gelenkbussen (Buslinie SU4), deren Fahrleistung in den ersten drei Quartalen des Jahres 2016 mit 43.546.084 Platz-km fast den gesamten Schienenersatzverkehr im Eigenbetrieb ausmachte.

Tabelle 4: Tatsächliche Fahrleistungen im Eigenbetrieb in den ersten drei Quartalen 2016, geordnet nach der Art des Busverkehrs

Art des Busverkehrs	Nutz-km	Platz-km
Tagverkehr	15.249.878	1.331.058.922
Nachtautobuslinien	840.339	70.747.620
Schienenersatzverkehr	425.039	44.997.983
Summe	16.515.256	1.446.804.525

Quelle: Wiener Linien GmbH & Co KG

3.6 Der Fremdbetrieb setzte sich zum großen Teil aus dem Tagverkehr der Buslinien 5B bis 99B zusammen. Der Schienenersatzverkehr für die Straßenbahnlinie 67 wurde im Zuge der Verlängerung der U-Bahnlinie U1 durch die fremdbetriebene Buslinie 67 E vorgenommen. In den ersten drei Quartalen des Jahres 2016 wurden dafür 19.857.060 Platz-km zurückgelegt (s. Tab. 5). Die Linien des Anruf-Sammel-Taxis ASTAX 19A bis ASTAX N90 wurden ebenfalls im Fremdbetrieb abgewickelt.

Tabelle 5: Tatsächliche Fahrleistungen im Fremdbetrieb in den ersten drei Quartalen 2016, geordnet nach der Art des Busverkehrs

Art des Busverkehrs	Nutz-km	Platz-km
Tagverkehr	12.519.809	947.373.233
Schienenersatzverkehr	279.677	19.857.060
ASTAX	208.325	1.666.600
Summe	13.007.811	968.896.893

Quelle: Wiener Linien GmbH & Co KG

3.7 Die Zahlenangaben in der Tab. 5 stammen zur Gänze aus dem Auftragsverkehr der Wiener Linien GmbH & Co KG. Sie enthalten keinen Anteil aus dem Tarifgemeinschaftsverkehr. Der Tarifgemeinschaftsverkehr endete im städtischen Kraftfahrlinienverkehr mit Wirksamkeit vom 13. Oktober 2015, als die letzte Konzession für die Buslinie eines anderen Busunternehmens von der Wiener Linien GmbH & Co KG übernom-

men wurde. Die Übernahme betraf die vormalige Buslinie 33B bzw. die nunmehrige Buslinie 34A.

3.8 Der Auftragsverkehr verursachte für den in der Tab. 5 angegebenen Leistungsumfang und Leistungszeitraum Kosten in der Höhe von 44.948.693,53 EUR.

3.9 Die Wiener Linien GmbH & Co KG führten Fahrgastzählungen durch. Deren Ergebnisse sind in der Tab. 6 dargestellt:

Tabelle 6: Fahrgastzahlen im städtischen Kraftfahrlinienverkehr in Mio.

Art des Busverkehrs	2013	2014	2015
Eigenbetrieb	137,1	140,4	151,8
Fremdbetrieb	40,5	46,2	49,3

Quelle: Wiener Linien GmbH & Co KG

3.10 Die Fahrgastzahlen zeigen, dass die Busse des Eigenbetriebes von deutlich mehr Fahrgästen benützt werden als jene des Fremdbetriebes. Die Verhältniszahl Fahrgäste des Eigenbetriebes zu jenen des Fremdbetriebes beträgt in den betrachteten Jahren rd. 3. Diese verhältnismäßig hohe Zahl stimmt mit dem Betriebsziel der Wiener Linien GmbH & Co KG lt. deren Angaben überein, wonach stark frequentierte Buslinien insbesondere im inneren Bereich der Stadt selbst abgewickelt werden sollen. Schwächer ausgelastete Buslinien, die sich häufig am Stadtrand befinden, sollen hingegen lt. Mitteilung der Wiener Linien GmbH & Co KG dem Fremdbetrieb zugeordnet werden. Die entsprechenden mit den Fahrleistungen in Nutz- bzw. Platz-km gebildeten Verhältniszahlen fallen deutlich geringer aus (vgl. Tab. 4 und Tab. 5).

4. Verkehrsdienstleistungsverträge

4.1 Der Verkehrsdienstleistungsvertrag für eine bestimmte Kraftfahrlinie bzw. Kraftfahrliniengruppe wird von der Wiener Linien GmbH & Co KG mit dem auftragnehmenden Verkehrsunternehmen in der Regel über einen Zeitraum von rd. fünf Jahren abgeschlossen. Die Wiener Linien GmbH & Co KG ist die Konzessionsinhaberin, in deren Auftrag die Kraftfahrlinie vom Verkehrsunternehmen zu betreiben ist. Der Auftrag bzw. der Verkehrsdienstleistungsvertrag kommt durch Zuschlag im Rahmen eines dafür vor-

gesehenen Vergabeverfahrens zustande. In der Präambel des Verkehrsdienstleistungsvertrages ist festgehalten, dass auch der Fremdbetrieb der Kraftfahrlinie unter voller Einbindung in die Verkehrsplanung, Verkehrsleitung und Verkehrsorganisation des gesamten Netzes der Wiener Linien GmbH & Co KG erfolgen soll.

4.2 Dem jeweiligen Verkehrsdienstleistungsvertrag sind die Konzessionsbestimmungen, der Linienplan, der zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses geltende Fahrplan, der Wageneinsatzplan, die Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen als verbindliche Vertragsbestandteile beigegeben.

4.3 Der Verkehrsdienstleistungsvertrag verpflichtet das auftragnehmende Busunternehmen, Busse mit einem für die jeweilige Linie vorgegebenen Fassungsvermögen einzusetzen. Die Ausstattung der Busse hat einen barrierefreien Betrieb zu ermöglichen, um u.a. Rollstuhlfahrenden und Personen mit Kinderwagen diskriminierungsfrei am öffentlichen Verkehr teilhaben zu lassen.

4.4 Der beabsichtigte Verkehrsdienstleistungsvertrag enthält zum Zeitpunkt seiner Ausschreibung die Verpflichtung zur Erfüllung der letztgültigen Abgasbestimmungen gemäß KFG. 1967. Diese Verpflichtung führte im Fremdbetrieb zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme nach erfolgtem Zuschlag zum Einsatz neuer bzw. moderner Busse. Ältere Busse hätten die strengen Abgasbestimmungen in der Regel nicht einhalten können. Laut Angaben der Wiener Linien GmbH & Co KG ist auch künftig die Vorgabe von Umweltstandards für Busse auf hohem Niveau vorgesehen.

4.5 Die Busse für den Auftragsverkehr sind im Farbschema der Wiener Linien GmbH & Co KG zu lackieren. Die auftragnehmenden Busunternehmen dürfen lt. Mitteilung der Wiener Linien GmbH & Co KG die derart lackierten Busse auch außerhalb des städtischen Kraftfahrlinienverkehrs zum Einsatz bringen, sofern vorher die Einstecktafel "im Auftrag der Wiener Linien" entfernt wurde. Als konkretes Beispiel nannte die Wiener Linien GmbH & Co KG den Shuttlebusdienst vom Bahnhof Wien Leopoldau zum Einkaufszentrum G3 Shopping Resort in Gerasdorf und zurück. Bei diesem Shuttledienst setzt das Busunternehmen Busse im Farbschema der Wiener Linien GmbH & Co KG

für das Einkaufszentrum ein, um Synergieeffekte aus mehreren Aufträgen erzielen zu können.

4.6 Die Anbringung von Heckwerbung oder Fahrzeuginnenwerbung ist in den Autobussen des Fremdbetriebes zulässig, jede andere großflächige Außenwerbung bedarf der Zustimmung durch die Wiener Linien GmbH & Co KG.

4.7 Um eine Verbindung mit dem rechnergesteuerten Betriebsleitsystem der Wiener Linien GmbH & Co KG herstellen zu können, wurde den Busunternehmen im Verkehrsdienstleistungsvertrag vorgeschrieben, einen Platz für einen nachrichtentechnischen Baugruppenträger vorzusehen. Der Baugruppenträger selbst würde lt. Vertrag von der Wiener Linien GmbH & Co KG bereitgestellt und auch eingebaut werden.

4.8 Die Wiener Linien GmbH & Co KG beabsichtigte die Einbindung der Busse des Fremdbetriebes in ihr rechnergesteuertes Betriebsleitsystem bis Ende des Jahres 2016. Der selbst gesetzte Termin für die Umsetzung konnte nicht gehalten werden, da aufgrund der raschen Weiterentwicklung elektronischer Systeme die ursprünglich vorgesehene technische Lösung lt. Einschätzung durch die Wiener Linien GmbH & Co KG inzwischen überholt war und somit verworfen werden musste. Laut Mitteilung der Wiener Linien GmbH & Co KG vom 7. Dezember 2016 sollen noch im Jahr 2017 zeitgemäße Eingabe- und Anzeigegeräte für die Fahrerinnen bzw. Fahrer des Fremdbetriebes zum Aufbau einer Verbindung zum rechnergesteuerten Betriebsleitsystem der Wiener Linien GmbH & Co KG bereitgestellt werden.

4.9 Den Fahrgästen wurde zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien die Wartezeit auf Busse des Eigenbetriebes und auf Straßenbahnen in stark frequentierten Haltestellen mit Anzeigegeräten über das rechnergesteuerte Betriebsleitsystem angezeigt (s. Abb. 1). Für Fremdbusse erfolgte aufgrund der fehlenden Einbindung keine Anzeige, obwohl viele Fahrgäste von der angebotenen Information über die voraussichtliche Wartezeit auf Busse des Fremdbetriebes profitieren würden.

Abbildung 1: Elektronische Fahrgastinformation ohne Anzeige des Fremdbetriebes



Quelle: Wiener Linien GmbH & Co KG

4.10 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Linien GmbH & Co KG, die elektronische Anzeige der noch verbleibenden Wartezeit auf Busse des Fremdbetriebes in Haltestellen mit bereits bestehenden Anzeigeeinrichtungen für die Fahrgäste möglichst bald zu realisieren.

4.11 Die Verkehrsdienstleistungsverträge enthielten zahlreiche Bestimmungen über die Obliegenheiten der Wiener Linien GmbH & Co KG im Fremdbetrieb. Als Konzessionsinhaberin ist die Wiener Linien GmbH & Co KG beispielsweise von den Busunternehmen über besondere Vorkommnisse zu informieren, da u.a. auch Verständigungspflichten gegenüber Aufsichtsbehörden bestehen. Beschwerden von Fahrgästen im Auftragsverkehr sind von den Busunternehmen spätestens innerhalb einer Woche an die Wiener Linien GmbH & Co KG weiterzugeben.

4.12 Die Wiener Linien GmbH & Co KG kann bei begründeten Zweifeln an der Betriebssicherheit, Busse einer Zustandsprüfung unterziehen. Die Einsicht in den Wagenpass und in die Aufzeichnungen des elektronischen Kontrollgerätes ist für das Aufsichtspersonal der Wiener Linien GmbH & Co KG jederzeit möglich.

4.13 Die Verkehrsdienstleistungsverträge enthalten Bestimmungen über das richtige Verhalten und die erforderliche Qualifikation des Fahrpersonals. Vor Aufnahme des Linienbetriebes übernimmt die Wiener Linien GmbH & Co KG die Schulung eines Mitarbeitenden des auftragnehmenden Busunternehmens im Rahmen der Linientypenschulung im Ausmaß von einem Tag.

4.14 Der Wiener Linien GmbH & Co KG steht vertraglich das Recht zu, Fahrgastzählungen selbst vorzunehmen oder deren Durchführung vom auftragnehmenden Busunternehmen bis zu einem gewissen Ausmaß zu verlangen.

4.15 In den Bussen des Auftragsverkehrs sind noch keine automatischen Fahrgastzählgeräte eingebaut bzw. existiert noch keine Schnittstelle zur Datenübertragung an die Wiener Linien GmbH & Co KG. Deshalb werden von der Wiener Linien GmbH & Co KG noch manuelle Zählungen durchgeführt. Diese erfolgen zumindest einmal im Jahr. Die Zählraten werden zur Erstellung der künftigen Angebotsplanung mit den entsprechenden Intervallen herangezogen.

4.16 Die Busse der Wiener Linien GmbH & Co KG sind im überwiegenden Ausmaß bereits mit automatischen Fahrgastzählgeräten ausgerüstet. Die Zählgeräte erlauben eine statistisch valide Hochrechnung auf die Gesamtzahl von Einsteigenden und Aussteigenden pro Jahr und Buslinie, wenn eine ausreichend große Anzahl von gemessenen Fahrten vorliegt. Die Wiener Linien GmbH & Co KG teilte dem Stadtrechnungshof Wien mit, dass künftig bei Neuausschreibungen die Ausrüstung der Busse mit automatischen Fahrgastzählgeräten vorgeschrieben werden soll.

4.17 Der Stadtrechnungshof Wien begrüßte die Anstrengungen der Wiener Linien GmbH & Co KG zur automatischen Fahrgastzählung im städtischen Kraftfahrverkehr in Wien. Das flächendeckende Sammeln und Auswerten von Daten über die Anzahl der in den einzelnen Haltestellen zu- und aussteigenden Fahrgäste wird der Wiener Linien GmbH & Co KG verbesserte Möglichkeiten bringen, die Liniengestaltung und den Fahrplan an die Bedürfnisse der Fahrgäste anzupassen.

4.18 Die Wiener Linien GmbH & Co KG schreibt für den Auftragsverkehr keine Videoüberwachung vor, da zum Zeitpunkt der Ausschreibung im Wirkungsbereich der Wiener Linien GmbH & Co KG lt. ihrer Angabe nicht gewährleistet werden könne, dass das auftragnehmende Busunternehmen die erforderlichen datenschutzrechtlichen Genehmigungen erhält. Außerdem würden bei den Busunternehmen erhebliche Mehrkosten für den Einbau und den laufenden Betrieb der Videoüberwachung anfallen. Die Mehrkosten hätten in weiterer Folge Einfluss auf den Angebotspreis und somit Auswirkungen auf das Budget der Wiener Linien GmbH & Co KG. Im Eigenbetrieb werden neue Busse zur Erhöhung der Sicherheit mit Videoüberwachung ausgerüstet.

4.19 Der Eigenbetrieb und Fremdbetrieb des städtischen Kraftfahrlinienverkehrs weist durch die Vorgaben in den Verkehrsdienstleistungsverträgen viele Gemeinsamkeiten auf, die zur Vereinheitlichung beitragen. Trotzdem bestanden zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien noch einige betriebliche und fahrzeugtechnische Unterschiede beispielsweise hinsichtlich der Videoüberwachung und des Standes der Umsetzung des rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (s. Pkt. 4.8).

4.20 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, bestehende und entstehende Unterschiede zwischen dem Eigenbetrieb und dem Fremdbetrieb hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Sicherheit und den Betrieb des städtischen Kraftfahrlinienverkehrs laufend zu betrachten und zu bewerten. Sofern das Angleichen des Fremdbetriebes an den Eigenbetrieb technisch und rechtlich möglich ist und aufgrund des Ergebnisses einer Kosten-Nutzen-Analyse auch von Vorteil ist, wären die Bestimmungen der Verkehrsdienstleistungsverträge im Zuge von Neuausschreibungen in geeigneter Form anzupassen.

4.21 Die Verkehrsdienstleistungsverträge regeln das Entgelt für die von den Busunternehmen erbrachten Leistungen sowie die Höhe der Vertragsstrafen bei Nichterfüllung von Vertragspunkten.

4.22 Im Auftragsverkehr der Wiener Linien GmbH & Co KG waren während der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien fünf verschiedene Busunternehmen im Einsatz.

4.23 Die Verkehrsdienstleistungsverträge bilden die rechtliche Grundlage für einen trotz verschiedener Verkehrsunternehmen nach außen hin einheitlich wirkenden städtischen Kraftfahrlinienverkehr. Der Stadtrechnungshof Wien gewann bei der Durchsicht der Verkehrsdienstleistungsverträge den Eindruck, dass die Vertragspunkte betrieblich und sicherheitstechnisch sehr gut durchdacht und aufgrund der langjährigen Erfahrung der Wiener Linien GmbH & Co KG mit dem Fremdbetrieb praktikabel und anwendungsorientiert gestaltet waren.

5. Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsdienstleistungsverträge

5.1 Die auftragnehmenden Busunternehmen haben die zum Einsatz kommenden Busse vor Inbetriebnahme bekannt zu geben. Daraufhin werden die Busse von der Wiener Linien GmbH & Co KG auf Eignung bzw. Übereinstimmung mit den Vorgaben aus dem Verkehrsdienstleistungsvertrag überprüft.

5.2 Die Wiener Linien GmbH & Co KG hat in dem von ihr organisierten öffentlichen Verkehrsnetz Personal für Zivilkontrollen im Einsatz. Wenn die Zivilkontrolle Unregelmäßigkeiten im Fremdbetrieb feststellt, kommt es direkt vor Ort zu Anordnungen für die Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung im Busbetrieb.

5.3 Beobachtete Unregelmäßigkeiten betrafen beispielsweise das Überschreiten der höchstzulässigen Geschwindigkeit, das Nichtbeachten von Signalen, das Sprechen mit Fahrgästen während der Fahrt und das Rauchen im Linienbus.

5.4 Wegen der fehlenden Einbindung der anderen Busunternehmen (vgl. Pkt. 4.8) konnten Ausfälle von Bussen oder Fahrplanabweichungen vom rechnergesteuerten Betriebsleitsystem im Auftragsverkehr noch nicht erfasst werden. Nach der Einbindung des Fremdbetriebes werden umfassende statistische Auswertungen über die Pünktlichkeit sowie Soll-Ist-Vergleiche der Fahrleistungen möglich sein.

5.5 Im Jahr 2015 wurden von der Wiener Linien GmbH & Co KG Vertragsstrafen in der Gesamthöhe von 114.000,-- EUR verhängt, da die betroffenen Busunternehmen im Auf-

tragsverkehr nicht vertragskonforme Busse verwendeten bzw. vertraglich verpflichtend zu legende Meldungen unterließen.

5.6 Das Beschwerdemanagement der Wiener Linien GmbH & Co KG behandelte im Jahr 2015 im Auftragsverkehr insgesamt rd. 1.000 Geschäftsfälle. Diese wurden sorgfältig unter Einbindung der zuständigen Busunternehmen bearbeitet. Die Busunternehmen stellten auf Ersuchen der Wiener Linien GmbH & Co KG innerhalb weniger Tage schriftliche Stellungnahmen zu den Geschäftsfällen bereit, die wertvolle Informationen über das Funktionieren des Auftragsverkehrs lieferten.

5.7 Der Stadtrechnungshof Wien schloss u.a. aufgrund der im Vergleich zur Anzahl der Fahrgäste (vgl. Tab. 6) relativ geringen Anzahl von Beschwerden und aufgrund der im Vergleich zum gesamten Auftragswert (vgl. Pkt. 3.8) relativ geringen Gesamthöhe der Vertragsstrafen auf einen gut funktionierenden Auftragsverkehr in Wien. Dieses Ergebnis kommt durch eine gute Zusammenarbeit der Auftraggeberin Wiener Linien GmbH & Co KG mit den auftragnehmenden Busunternehmen zustande.

6. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Die elektronische Anzeige der noch verbleibenden Wartezeit auf Busse des Fremdbetriebes wäre in Haltestellen mit bereits bestehenden Anzeigeeinrichtungen für die Fahrgäste möglichst bald zu realisieren (s. Pkt. 4.10).

Stellungnahme der Wiener Linien GmbH & Co KG:

Die Empfehlung wird schrittweise umgesetzt werden. Die Einbindung des Fremdbetriebes ist bereits im aktuellen Ausbauplan vorgesehen.

Empfehlung Nr. 2:

Bestehende und entstehende Unterschiede zwischen dem Eigenbetrieb und dem Fremdbetrieb wären hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Sicherheit und den Betrieb des städtischen Kraftfahrlinienverkehrs laufend zu betrachten und zu bewerten. Sofern

das Angleichen des Fremdbetriebes an den Eigenbetrieb technisch und rechtlich möglich ist und aufgrund des Ergebnisses einer Kosten-Nutzen-Analyse auch von Vorteil ist, wären die Bestimmungen der Verkehrsdienstleistungsverträge im Zuge von Neuausschreibungen in geeigneter Form anzupassen (s. Pkt. 4.20).

Stellungnahme der Wiener Linien GmbH & Co KG:

Die Empfehlung wird im Rahmen der Vertragsgestaltung bei der Vergabe der Fremdlinien umgesetzt.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im März 2017