

sich um „Nachverordnungen“. Darunter versteht die Magistratsabteilung 46, dass bei einem bestehenden Verkehrszeichen die diesbezügliche Verordnung in Verstoß geraten oder nicht mehr nachweisbar ist. Wenn seitens der Magistratsabteilung 46 solche Fälle entdeckt werden, wartet sie die Gelegenheit einer anderen Verhandlung in örtlicher Nähe ab, um dann eine neue Rechtsgrundlage zu schaffen.

Zur Protokollgruppe „B“ (Bescheide) war vorerst festzustellen, dass nur in drei der fünf Gebietsgruppen die Referatsleiter Aufzeichnungen führten, zwei dies hingegen als nicht notwendig erachteten. Die Prüfung der Aufzeichnungen für drei Bezirke ergab Folgendes:

Bezirk	Anzahl	erledigt Eintragung		offen zus.	offen seit (Monate)			
		ja	nein		bis 3	bis 6	bis 9	bis 12
7.	162	150	10	2	–	–	–	2
11.	181	181	–	–	–	–	–	–
13.	223	219	1	3	–	1	–	2
gesamt	566	550	11	5	–	1	–	4

Wie aus der Übersicht hervorgeht, waren von 566 in die Stichprobe aufgenommenen Akten 550 als erledigt eingetragen; weitere elf waren zwar erledigt, die diesbezüglichen Eintragungen aber unterblieben.

Alle offenen Akten waren durch Verschiebung von beabsichtigten Gleis- und Straßenbauarbeiten bedingt.

Insgesamt schienen in den von der Stichprobe erfassten Unterlagen 1.301 Akten auf; 96,3% waren erledigt und 3,7% noch offen, davon 0,7% über sechs Monate.

Die Vollständigkeit der händischen Aufzeichnungen der Referatsleiter konnte jedoch nicht bestätigt werden.

Das Kontrollamt verkannte nicht, dass seitens der Antragsteller auf rasche Erledigung gedrängt wird und diese somit eine indirekte Kontrolle ermöglichen, die Analyse eines Rückstandsausweises kann jedoch auch als Steuerungsinstrument für die Verteilung des Arbeitsanfalles dienen. Es wurde daher empfohlen, ein geeignetes und auch längerfristig verwendbares System zur Rückstandsüberwachung und Kontrolle zu erstellen.

Wie bereits erwähnt, wird die Magistratsabteilung 46 mit der Ausarbeitung eines Aktenverfolgungsprogramms, das die lückenlose Rückstandsüberwachung und Kontrolle gewährleisten soll, dem Vorschlag des Kontrollamtes nachkommen.

**Magistratsabteilung 46,
Straßenbauliche und verkehrstechnische Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Neubau der Behelfsschule in Wien 11, Svetelskystraße 43–45**

Das Kontrollamt hat die von der Magistratsabteilung 46 im Rahmen des Schulneubaues in Wien 11, Svetelskystraße 43–45, getroffenen straßenbaulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen einer Prüfung unterzogen:

1. Allgemeines

1.1 Bedingt durch die umfangreichen Wohnhausneubauten im Bereich des Leberberges sah sich die Magistratsabteilung 56 im Jahr 1999 veranlasst, im unmittelbaren Nahbereich der bestehenden „Bruno-

Kreisky-Schule“ in Wien 11, Svetelskystraße 4–6, eine Behelfsschule errichten zu lassen. Als Standort der neuen Schule wählte die Dienststelle ein Grundstück, das von der bestehenden Schule durch die zwei-spurige Svetelskystraße und die beiden Gleise der Straßenbahnlinie 71 getrennt ist. Mit der Auswahl dieses Bauplatzes nahm die Magistratsabteilung 56 jedenfalls in Kauf, dass die neue Schule von den im südlichen Einzugsbereich wohnhaften Schülern nur durch Querung dieser Verkehrsflächen erreichbar ist. Im Unterschied zu innerstädtischen Verkehrssituationen, bei denen Schüler auf dem Schulweg mehrmals verkehrsreiche Straßen queren müssen, ist das Gefahrenpotenzial im vorliegenden Fall jedoch insofern größer, als auch die Gleise passiert werden müssen, welche von der Straßenbahnlinie 71 mit relativ hoher Geschwindigkeit und hoher Frequenz befahren werden.

1.2 Für die neunklassige Volksschule, die aus vorgefertigten Containern errichtet wurde, waren Gesamtkosten inkl. USt von 63,50 Mio.S (*entspricht 4,61 Mio.EUR*) präliminiert worden, wobei in der diesbezüglichen Wirtschaftlichkeitsbesprechung vom 10. April 2000 hinsichtlich der erforderlichen straßenbaulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen keine Festlegungen getroffen worden waren.

2. Projektierung der straßenbaulichen Maßnahmen zur Erschließung der Behelfsschule

In der unter der Leitung der Magistratsabteilung 28 im April 2000 abgehaltenen Projekts- und Einbautenbesprechung wurde hinsichtlich der Querung der Svetelskystraße vereinbart, dass vor dem bestehenden Schutzweg eine Gehsteigvorziehung im Bereich der Parkspur vorgenommen und ein temporäres Halteverbot verfügt werden sollte, um Schülern und Passanten optimale Sichtverhältnisse auf den Kraftfahrzeugverkehr zu gewähren. Überdies war im Bereich des Schutzweges eine Fahrbahnanhebung vorgesehen.

Verkehrsmäßig sollte der Schulbereich über die bereits als Zufahrt zu den Parkplätzen der benachbarten evangelischen Kirche genutzte Gleiskörperquerung erschlossen werden. Dieser „gebündelte Übergang“ zur Schule und zur Kirche sollte dem Vorschlag der Magistratsabteilung 46 entsprechend sowohl für Passanten als auch den Kraftfahrzeugverkehr nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung durch vier „Rot-Gelb-Signale“ (Verkehrslichtsignalanlagen) abgesichert werden.

Um ein unbefugtes Überschreiten des Gleiskörpers zu verhindern, war außerhalb des geregelten Überganges die Errichtung eines rd. 400 m langen Gitterzaunes geplant.

Für die Müllbeseitigung war eine eigene Querung der Gleiskörper vorgesehen, wobei im Gitterzaun ein versperrbares Tor angeordnet werden sollte.

3. Prüfungsanlass

Im November 2000 erlangte das Kontrollamt davon Kenntnis, dass Schwierigkeiten bei der Finanzierung der straßenbaulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen bestünden. Dies deshalb, weil die Magistratsabteilung 56 – Schulverwaltung zunächst keine Bereitschaft zu erkennen gab, die Kosten für diese Maßnahmen aus dem Neubaubudget zu tragen. Zu erwähnen war, dass die Magistratsabteilung 5 diesbezüglich bereits im April 2000 gegenüber der Magistratsdirektion – Stadtbaudirektion zum Ausdruck gebracht hatte, dass die von der Magistratsabteilung 28 ermittelten Kosten für die straßenbaulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen von 2,50 Mio.S (*entspricht 0,18 Mio.EUR*) aus den Mitteln der Stadterweiterung nicht finanziert

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Die Verkehrssituation zum Erreichen der Behelfsschule stellt eine nicht allgemein übliche Situation im Straßenraum dar und bedeutete im Hinblick auf die Sicherstellung einer größtmöglichen Verkehrssicherheit eine besondere Herausforderung aller beteiligten Dienststellen.

werden könnten, zumal die Maßnahmen zur Verkehrserschließung in diesem Stadterweiterungsgebiet bereits abgerechnet wären. Wie die Prüfung ergab, fügte sich die Magistratsabteilung 56 schließlich der Entscheidung der Finanzverwaltung und legte in einem Aktenvermerk vom Juni 2000 fest, dass die Kosten nach Möglichkeit durch den im Sachkredit für den Schulneubau enthaltenen Anteil für „Unvorhergesehenes“ zu bedecken seien.

Hinsichtlich der Herstellung des Gitterzaunes und der Überfahrt für die Müllabfuhr war vereinbart, dass die diesbezüglichen Kosten von den WIENER LINIEN übernommen werden.

4. Optimierungsmaßnahmen

4.1 Im Rahmen der Einschau in die Projektunterlagen stellte das Kontrollamt fest, dass den oben dargelegten straßenbaulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen noch einige Optimierungspotenziale innewohnten. Im Rahmen mehrerer daraufhin anberaumter Besprechungen wurden von den hierfür zuständigen Dienststellen (Magistratsabteilungen 28, 46, 56 und WIENER LINIEN) einige Varianten zur Verbesserung des geplanten Projektes erörtert und unter anderem die Errichtung einer Fußgängerbrücke bzw. eines unterirdischen Fußgängerdurchganges zur Diskussion gestellt. Von einer Realisierung hatte man jedoch wegen der damit verbundenen hohen Kosten und wegen des Umstandes, dass Schüler und Passanten der Einfachheit halber Straße und Schienen weiterhin auf dem Schutzweg bzw. der Zufahrt queren würden, abgesehen. Um die Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahn im Bereich des Übergangs so weit wie möglich abzusenken, wurde auch die Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle vor der Schule erwogen. Dieser Vorschlag wurde jedoch vom Vertreter der WIENER LINIEN wegen der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung abgelehnt.

4.2 Als realisierbar erwies sich die Möglichkeit, das ursprüngliche Amtsprojekt hinsichtlich der Absicherung der beiden Gleisübergänge zu optimieren. Diesbezüglich wurde vom Kontrollamt angeregt, zusätzlich zur gesetzlich vorgeschriebenen „Rot-Gelb-Regelung“ während der „Rotzeit“ auch eine physische Sperre vor den Gleisübergängen vorzusehen. Die Gruppe „Verkehrssicherheit“ der Magistratsabteilung 46 schlug dazu vor, eine aus vier Halbschranken bestehende, elektrisch betriebene Schrankenanlage zu installieren. Die Steuerung der Schranken sollte mittels der bestehenden Verkehrslichtsignalanlage für die nahe liegende Kreuzung Svetelskystraße/Rosa-Jochmann-Ring bzw. durch Kontakte an der Straßenbahn-Oberleitung (Oberleitungskontakte) erfolgen.

Diese zusätzliche Sicherungsmaßnahme erschien insofern angemessen, als bei den gegenständlichen Gleisübergängen, wie bereits erwähnt, mehrere Gefahrenquellen zusammentreffen. Zum einen beträgt die Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahnlinie 71 im Bereich des Überganges zwischen 40 und 50 km/h, zum anderen bringt die hohe Frequenz dieser Linie eine weitere, nicht unerhebliche Gefährdung der Passanten mit sich. Darüber hinaus hätte die vorgesehene „Rot-Gelb-Regelung“ an den Gleisübergängen die Schulkinder insofern verunsichern können, als diese das bekannte Grünsignal als Freigabe für das Überqueren von Verkehrsflächen nicht aufweist und den Übergang dann erlaubt, wenn kein Warnsignal sichtbar ist („Anlage bleibt dunkel“).

4.3 Nachdem über diese Ausführungsvariante zwischen allen beteiligten Dienststellen und der Schuldirektion das Einvernehmen hergestellt werden konnte, beantragte die Magistratsabteilung 56 in der Folge bei der Magistratsdirektion – Stadtbaudirektion/Gruppe Hochbau und

Durch die optimale Zusammenarbeit zwischen den Dienststellen der Stadt Wien bzw. abteilungsinternen Gruppen mit den übrigen Beteiligten (wie den WIENER LINIEN oder den Vertretern der evangelischen Kirche) konnte eine der Situation bestens angepasste und dennoch kostengünstige Verkehrslösung erzielt werden.

Haustechnik in einer Wirtschaftlichkeitsbesprechung die neuerliche Behandlung des Projektes. Dem diesbezüglichen Antrag, der in der Folge auch genehmigt wurde, lag eine Schätzung von 2,43 Mio.S (*entspricht 0,18 Mio.EUR*) zu Grunde, worin neben den straßenbaulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen auch jene für die öffentliche Beleuchtung, die Grünflächengestaltung und die Kosten für den Anschluss der Behelfsschule an das „Bildungsnetz der Stadt Wien“ enthalten waren.

4.4 Nach Fertigstellung dieser der Verkehrssicherheit dienenden Maßnahmen veranlasste das Kontrollamt Anfang November 2001 im Beisein der Magistratsabteilungen 46 und 56, der WIENER LINIEN und der Schuldirektorin einen Ortsaugenschein, im Rahmen dessen die Schuldirektorin erklärte, dass – nach anfänglichen Schwierigkeiten – die Schrankenanlage zufrieden stellend funktioniere und ihrer Aufgabe gerecht werde. Die Vertretung der evangelischen Kirche äußerte schriftlich ihre Zufriedenheit mit der getroffenen Lösung.

Im Zeitpunkt des Ortsaugenscheines stand die Fertigstellung der Gleisüberfahrt für die Müllabfuhr und die Verstärkung des fragilen Gittertores noch aus. Im Rahmen der Besprechung wurde vom Vertreter der WIENER LINIEN versichert, die noch ausstehenden Arbeiten umgehend in die Wege leiten zu wollen.

Zur beschriebenen Lösung war zu bemerken, dass die zusätzliche Absicherung des Straßenbahn-Gleiskörpers mittels einer Schrankenanlage österreichweit erstmals ausgeführt wurde und zweifellos einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit darstellt.

5. Vergabe der Arbeiten

5.1 Die Herstellung der jeweils an den beiden Seiten der Gleiskörperquerung angeordneten zwei „Rot-Gelb-Lichtsignalanlagen“ und der aus vier Halbschranken bestehenden elektrischen Schrankenanlage vergab die Magistratsabteilung 46 nach Durchführung zweier Verhandlungsverfahren getrennt an die Firma G. mit Angebotssummen von rd. S 600.000,- (*entspricht 43.603,70 EUR*) bzw. rd. S 310.000,- (*entspricht 22.528,58 EUR*).

Die Anlage stellte steuerungstechnisch eine Erweiterung der bereits im Jahre 1996 errichteten Verkehrslichtsignalanlage der nahegelegenen Kreuzung Svetelskystraße/Rosa-Jochmann-Ring dar, wobei die Steuerung der „Rot-Gelb-Signale“ und der Schranken, wie bereits erwähnt, einerseits von der Verkehrslichtsignalanlage dieser Kreuzung, andererseits durch Oberleitungskontakte der Straßenbahn erfolgt.

5.2 Bei der Prüfung fiel auf, dass die Firma G. für die Herstellung der „Rot-Gelb-Signale“ zwei Nachlässe von jeweils 5% auf ihren Angebotspreis gewährt hatte. Für die Errichtung der Schrankenanlage samt deren Steuerung gewährte sie hingegen Nachlässe von nur 5% und 2%.

Basis für die Höhe der angebotenen Nachlässe bildete eine von der Magistratsabteilung 46 mit der Firma G. getroffene Vereinbarung über eine Staffelung der Höhe von Nachlässen in Abhängigkeit vom Auftragswert. Gemäß dieser Vereinbarung betrug der Nachlass u.a. für Aufträge mit einer Nettosumme von S 250.000,- (*entspricht 18.168,21 EUR*) bis S 500.000,- (*entspricht 36.336,42 EUR*) 5% und 2%, für Aufträge von S 500.000,- (*entspricht 36.336,42 EUR*) bis S 1.700.000,- (*entspricht 123.543,82 EUR*) 5% und 5%.

Das Kontrollamt vertrat den Standpunkt, dass die Herstellung der Schrankenanlage als Erweiterung des Auftrages für die davor angebo-

tene „Rot-Gelb-Regelung“ anzusehen war, weshalb für die Bemessung der Höhe des Nachlasses die Summe beider Aufträge maßgeblich und somit auch für die Arbeiten an der Schrankenanlage Nachlässe von 5% und 5% gerechtfertigt gewesen wäre.

Die Magistratsabteilung 46 schloss sich der Ansicht des Kontrollamtes an und verhielt die Firma G. dazu, bei der Abrechnung der Schrankenanlage einen Nachlass von zweimal 5% in Abzug zu bringen.

Bei der Errichtung der Schrankenanlage handelte es sich um eine Erweiterung der bestehenden Verkehrslichtsignalanlage, sodass der höhere Nachlass von zweimal 5% in Abzug zu bringen war. Von der Magistratsabteilung 46 wurde dies bei der Abrechnung der Leistungen berücksichtigt.

Magistratsabteilung 47, Abschreibungen von Forderungen

Das Kontrollamt hat die auf Ansatz 4240 (Betreuung zu Hause) auf Kreditpost 690 (Schadensfälle) verbuchten Abschreibungen von Forderungen einer Prüfung unterzogen, die zu folgendem Ergebnis führte:

1. Die bis Ende April 2001 gültige Haushaltsordnung besagte, dass die Abschreibung von Forderungen im Rahmen der jeweils in der Wiener Stadtverfassung festgestellten Wertgrenzen nur beantragt bzw. vorgenommen werden darf, wenn

- a) alle Möglichkeiten der Hereinbringung erfolglos versucht wurden oder Einbringungsmaßnahmen offenkundig aussichtslos sind und nicht zu erwarten ist, dass sie zu einem späteren Zeitpunkt zu einem Erfolg führen werden, oder
- b) die Hereinbringung der Forderung nach der Lage des Falles unbillig wäre.

Weiters war festgelegt, dass Abschreibungsanträge, welche die Magistratskompetenz überschreiten, dem amtsführenden Stadtrat für Finanzverwaltung zur Einsicht vorzulegen und dass sämtliche Abschreibungen nachträglich dem Kontrollamt zur Kenntnis zu bringen sind.

Ab 1. Mai 2001 trat eine Änderung der Haushaltsordnung ein, von der auch die angeführten Bestimmungen hinsichtlich der Abschreibung von Forderungen betroffen sind. Diese lauten nunmehr: Zwischen den anordnungsbefugten Dienststellen und den jeweils für die Verrechnung zuständigen Dienststellen der Magistratsabteilung 6 ist zu vereinbaren, welche Schritte diese zur Einbringung von fälligen Forderungen zu unternehmen haben und welche Kriterien erfüllt sein müssen, damit weitere Einbringungsmaßnahmen als offensichtlich aussichtslos bzw. als wirtschaftlich nicht mehr vertretbar anzusehen sind und die Forderung daher unter Beachtung der Zuständigkeitsbestimmungen der Wiener Stadtverfassung abzuschreiben sind. Die Abschreibung hat zu Lasten der Post 690, Schadensfälle, des betreffenden Ansatzes zu erfolgen.

2. Nachstehend wurden die in den letzten fünf Jahren auf Ansatz 4240 verbuchten Abschreibungen von Forderungen angeführt:

Jahr	S	EUR	1996 = 100
1996	7.605.856,38	(552.739,14)	100,0
1997	8.926.452,78	(648.710,62)	117,4
1998	12.531.033,41	(910.665,71)	164,8
1999	9.537.806,32	(693.139,42)	125,4
2000	7.933.327,85	(576.537,42)	104,3