

Anmeldeblatt beigelegt. Dieses sieht eine Reservierung bzw. Sicherstellung eines Heimplatzes nur bei schriftlicher Anmeldung vor. Damit kann ersehen werden, inwieweit das Erfordernis einer solchen Anmeldung ernst genommen wird und Anmeldungen auch zeitgerecht erfolgen.

Weiters wurde im Sinne der Anregung des Kontrollamtes, für den Fall einer nachträglichen Stornierung oder des vorzeitigen Verlassens des Heimplatzes Regelungen zu treffen, vorgesehen, in Fällen des Verschuldens einen Teil des Heimkostenbeitrages einzubehalten. Die dabei gewonnenen Erfahrungen sollen ab dem nächsten Schuljahr von allen betroffenen Berufsschulen verwertet werden.

Um dem Kuratorium Wiener Jugendwohnhäuser eine kostengünstigere Bewirtschaftung der Wohnplätze zu ermöglichen, wurde im Zuge der jährlichen Besprechung im Stadtschulrat für Wien mit VertreterInnen der Berufsschulen und des Kuratoriums Wiener Jugendwohnhäuser über die Einteilung der Berufsschullehrgänge und der daraus resultierenden Auslastung der Jugendwohnhäuser besonders auf eine Adaptierung der Einteilung hingearbeitet, um die Spitzenbelastung auszugleichen. Damit soll die Anzahl der bereitzustellenden Wohnplätze auf das unbedingt notwendige Ausmaß reduziert werden. Seitens des Stadtschulrates für Wien wird in diesem Zusammenhang immer wieder auf die schwer erfüllbaren Wünsche der Wirtschaft verwiesen, die eine Planung der Lehrgangseinteilung nach den Bedürfnissen der Berufsschulen erschweren.

Magistratsabteilung 56, Prüfung der Ausschreibung und Vergabe des Behindertenfahrtdienstes

Auf Antrag der Gemeinderäte Dr. Wolfgang Alkier, Marco Smoliner und PartnerInnen beschloss der Kontrollausschuss in seiner Sitzung vom 18. November 1999, das Kontrollamt möge die Ordnungsmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Ausschreibung und Vergabe des Behindertenfahrtdienstes an die Firma H. & Co. KG überprüfen. Die in Verfolgung dieses Prüfauftrages vorgenommene Einschau führte zu folgendem Ergebnis:

1. Schulfahrtendienst für behinderte Kinder

1.1 Seit Beginn der 2. Republik (vermutlich ab dem Schuljahr 1948/49) bis zum Schuljahr 1971/72 transportierte die Magistratsabteilung 48 ausschließlich körperlich behinderte Kinder von deren Wohnort zunächst zu zwei und später zu drei Schulstandorten und nach Schulschluss wieder zurück. Diese Leistungen wurden zur Zeit der Prüfung des Kontrollamtes nach wie vor erbracht.

Mit der im Jahre 1972 erfolgten Novellierung des Familienlastenausgleichsgesetzes (Bundesgesetz vom 9. Juli 1972, BGBl.Nr. 284) trat eine entscheidende Änderung ein. Zum einen erhöhte sich die Zahl der Anspruchsberechtigten, weil auch geistig behinderten, sinnesgestörten, mehrfach behinderten und schwerstbehinderten schulfähigen Kindern die Möglichkeit eröffnet wurde, eine Spezialonderschule zu besuchen. Soweit ihnen der Besuch einer derartigen Schule möglich war, mussten die Eltern bis zu diesem Zeitpunkt – mangels geeigneter Transportmittel und Begleitung – selbst für den Transport sorgen. Zum anderen konnten zur Finanzierung dieses Schulfahrtendienstes ab die-

sem Zeitpunkt Bundesmittel herangezogen werden. Dadurch wurde der Schulfahrtendienst für behinderte Kinder auf eine neue wirtschaftliche Basis gestellt.

Im Schuljahr 1972/73 kam es daher zusätzlich zum Einsatz von zwei Kleinbussen der Firma Fahrtendienst H. & Co. KG (Firma H.). Im darauf anschließenden Schuljahr 1973/74 wurde neben zwei weiteren Kleinbussen dieser Firma auch ein Kleinbus einer anderen Firma eingesetzt. Im Schuljahr 1975/76 wurden zwölf, im Schuljahr 1976/77 bereits 15 Kleinbusse der Firma H. herangezogen. Unterlagen über die diesbezüglichen Vergaben lagen nicht mehr vor. Es war jedoch davon auszugehen, dass diese freihändig erfolgten.

Im Jahre 1977 wurde der Firma H. erstmals nach einer beschränkten Ausschreibung, aus der sie als Billigstbieter hervorgegangen war, der Auftrag zur Beförderung für die Schüler erteilt.

In den folgenden 14 Jahren wurde die Firma H. ohne Ausschreibung bei einem kontinuierlich steigenden Auftrags- und Umsatzvolumen beschäftigt. Dadurch erlangte das Unternehmen in diesem Zeitraum hinsichtlich des Schulfahrtendienstes für behinderte Schulkinder gegenüber der Stadt Wien eine monopolähnliche Stellung.

In diesem Zeitraum ersuchte die Firma H. etwa in einem Zweijahresabstand unter Hinweis auf Kostensteigerungen die Magistratsabteilung 56 um Anhebung der jeweils gültigen Preise. Diese leitete die an sie gerichteten Schreiben an die Magistratsabteilung 48 mit dem Ersuchen weiter, die Angemessenheit der geforderten Preise zu prüfen. In einer darauf folgenden Büroverhandlung erfolgte sodann – meist nach einigen Abstrichen – die neue Preisfestsetzung.

1.2 Auf Grund der Ausweitung der Transportleistung, die in der Einrichtung von Integrationsklassen an Volks- und Hauptschulen ab dem Schuljahr 1991/92 begründet war, wurde der Schulfahrtendienst Mitte 1991 erstmals für den Zeitraum vom 1. Jänner 1992 bis zum 30. Juni 1995 öffentlich ausgeschrieben. Zur Angebotseröffnung lagen lediglich zwei Offerte vor, wobei die Konkurrentin der Firma H. nur Teilleistungen anbot. Da die angebotenen Preise um durchschnittlich 9,5% über den zuletzt gültigen Preisen lagen, trat die Magistratsabteilung 48, welche die Ausschreibung durchführte, mit der Firma H. – letztlich ohne Ergebnis – in Preisverhandlungen ein. Ohne die Ausschreibung aufzuheben, wurde die Firma H. zu den ab 1. Mai 1991 festgelegten Preisen mit der Durchführung der Schülertransporte weiter beschäftigt.

In einem Kontrollamtsbericht (s. TB 1993, S. 249 ff.) wurde die bisherige Vorgangsweise einer Freihandvergabe kritisiert und vor allem empfohlen, die Transportleistungen nach regionalen Gesichtspunkten auszuschreiben und zu vergeben.

1.3 Die Magistratsabteilungen 56 und 48 waren daher anlässlich der Ausschreibung im Jahre 1994 bemüht, der monopolartigen Stellung der Firma H. ein Ende zu setzen und den Schulfahrtendienst auf eine neue Grundlage zu stellen.

Um diese Leistung in einer Konkurrenzsituation vergeben zu können, wählte die Magistratsabteilung 48 ein zweistufiges Verfahren. Zunächst führte sie als Vorstufe eine öffentliche Interessentensuche durch. Weiters wurde das Auftragsgebiet in acht Gebietsteile, die einzeln zu vergeben waren, aufgeteilt. Zur nachfolgenden beschränkten Ausschreibung wurden neun Firmen aus der Interessentensuche zur Angebotslegung eingeladen.

Im Zuge der Angebotsprüfung wurde ein Angebot ausgeschieden. Lediglich die Firma H. bot für alle Gebietsteile an. Dabei trat sie für vier Gebietsteile als Alleinanbieter auf, in zwei weiteren Gebietsteilen war sie Billigstbieter. Im Gebietsteil V war der Landesverband Wien des Österreichischen Roten Kreuzes Billigstbieter. Da die Zuverlässigkeit des Billigstbieters im Gebietsteil VIII nicht gegeben war, wurde der Auftrag letztlich für sieben Gebietsteile der Firma H. und für einen Gebietsteil dem Roten Kreuz zugeschlagen.

Im Hinblick darauf, dass die angebotenen Preise der Firma H. gegenüber den bisherigen Preisen um rd. 20% höher lagen – sie wurden letztlich nach Preisverhandlung um 5% reduziert – bzw. um eine günstigere Wettbewerbssituation zu erreichen, wurde der Auftrag an die Firma H. für einen Zeitraum von nur zwei Schuljahren (1995/96 und 1996/97) vergeben. Die Laufzeit des Auftrages an das Rote Kreuz wurde mit sechs Schuljahren – mit einer Option auf zwei weitere Jahre – festgesetzt.

In einem weiteren Prüfbericht des Kontrollamtes (s. TB 1995, S. 169 ff.) wurde empfohlen, anlässlich der nächsten Vergabe die Zahl der Gebietsteile weiter zu erhöhen, um durch kleinere Leistungsvolumina einem größeren Kreis von Bietern zu ermöglichen, sich mit einiger Aussicht auf Erfolg der Konkurrenz der Firma H. zu stellen.

2. Ausschreibung des Schulfahrtendienstes 1997

2.1 Nach Ablauf des vertraglich vereinbarten Leistungszeitraumes mit der Firma H. waren die Leistungen des Schulfahrtendienstes, soweit er von der Firma H. erbracht wurde, im Jahr 1997 für sieben der acht Gebietsteile neu zu vergeben. Um einen möglichst großen Kreis von Bietern anzusprechen, wurden diese sieben Leistungssprengel in 13 Sprengel weiter aufgliedert. Jeder Sprengel war von den Bietern auszuweisen und hätte auch einzeln vergeben werden können.

Die Leistung betraf den Zeitraum von sechs Schuljahren (1997/98 bis 2002/03). Die anzubietende Transportleistung umfasste 1.110 Schultage, an denen täglich 670 Schüler zu führen waren, wobei – wie bisher – auf den unterschiedlichen Behinderungsgrad der Schüler Bedacht zu nehmen war, da sich der Transport der unterschiedlich behinderten Schüler nur mit ungleich großem Aufwand durchführen ließ. Von den täglich 670 zu führenden Schülern waren 240 ohne Begleitung, 325 mit Begleitung, weitere 79 im Rollstuhl ohne Begleitung und 26 im Rollstuhl mit Begleitung von deren Wohnort abzuholen und zur Schule und wieder zurück zu bringen.

Zur Durchführung der Ausschreibung war festzustellen, dass diese durch die Magistratsabteilung 48 in enger Zusammenarbeit mit der Magistratsabteilung 56 nach den Grundsätzen des Wiener Landesvergabegesetzes im offenen Verfahren erfolgte.

Vor der Durchführung informierte die Magistratsabteilung 48 die Interessensvertretung des Personenfuhrverkehrsgewerbes sowie eine Reihe ihr bekannter einschlägiger Firmen, wobei jede dieser Firmen einzeln eingeladen wurde, sich an dieser Ausschreibung zu beteiligen. Zur Öffnung der Angebote am 2. Juli 1997 hatten sieben Firmen Angebote abgegeben.

2.2 Bei der Öffnung der Angebote ergab sich folgende Situation:
Lediglich die Firma H. legte ein Angebot, in dem sie jeden der 13 Gebietsteile auspreiste. Das Leistungsentgelt (Tagsatz) exkl. USt der Firma H. betrug für den Transport eines behinderten Kindes ohne Begleitung S 232,- (*entspricht 16,86 EUR*), mit Begleitung S 359,-

(entspricht 26,09 EUR), für Rollstuhlfahrer ohne Begleitung S 481,- (entspricht 34,96 EUR) und für Rollstuhlfahrer mit Begleitung S 647,- (entspricht 47,02 EUR).

Die Auswertung der Angebote der sieben Bieter führte zu folgendem Ergebnis:

Der Gesamtangebotspreis inkl. USt aller 13 Gebietsteile der Firma H. betrug 277,38 Mio.S (entspricht 20,16 Mio.EUR). Darüber hinaus offerierte der Bieter im Falle des Gesamtzuschlages einen Preisnachlass von 8%, d.s. 22,19 Mio.S (entspricht 1,61 Mio.EUR), der schließlich für die spätere Erteilung des Gesamtauftrages ausschlaggebend war.

Im Einzelnen zeigte sich, dass in fünf der 13 Gebietsteile die Firma H. Alleinanbieter war, bei weiteren sechs war sie Billigstbieter. Lediglich in zwei Gebietsteilen legten Mitbieter zunächst niedrigere Angebote als die Firma H.. So unterbot im Gebietsteil sieben die Firma E. & L. mit einem Preis von rd. 12,70 Mio.S (entspricht 0,92 Mio.EUR) das Angebot der Firma H. von 14,73 Mio.S (entspricht 1,07 Mio.EUR) um rd. 2,03 Mio.S (entspricht 0,15 Mio.EUR). Im Gebietsteil zwölf unterbot die Firma G. mit einem Preis von rd. 45,76 Mio.S (entspricht 3,33 Mio.EUR) den der Firma H. von rd. 47,65 Mio.S (entspricht 3,46 Mio.EUR) um rd. 1,89 Mio.S (entspricht 0,14 Mio.EUR). Dies bedeutete, dass bei einer Vergabe nach Gebietsteilen das ursprüngliche Gesamtangebot der Firma H. von rd. 277,38 Mio.S (entspricht 20,16 Mio.EUR) um rd. 3,92 Mio.S (entspricht 0,28 Mio.EUR) unterschritten worden wäre. Da die Firma H. jedoch einen 8-prozentigen Preisnachlass für den Fall des Erlangens des Gesamtauftrages bereits in ihrem Angebot offeriert hatte, verbesserte sie damit ihr Ergebnis auf rd. 255,19 Mio.S (entspricht 18,55 Mio.EUR), weshalb ihr der Gesamtauftrag zu erteilen war.

Die Magistratsabteilung 56 berichtet mit Schreiben vom 2. Juli 1997 dem Gemeinderat vom Ausgang der Ausschreibung, begründete mit dem o.a. Sachverhalt die Vergabe an die Firma H. und beantragte schließlich die Zustimmung zu dieser Vergabe, die mit Gemeinderatsbeschluss vom 25. Juli 1997, Pr.Zl. 179/97-GJS, erteilt wurde.

2.3 Im Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG 1967), BGBl.Nr. 267 vom 23. Juni 1967, wurde im § 106 (6) zum Begriff „Schülertransporte“ normiert, dass bei diesen Transporten mit Pkw oder Kombi, bei denen bei der Genehmigung die größte zulässige Anzahl der zu befördernden Personen außer dem Lenker mit acht Personen festgesetzt worden war, mehr als acht, jedoch nicht mehr als 14 Schüler befördert werden durften. In der 15. Novelle zum KFG 1967 vom 9. Juli 1993, BGBl.Nr. 456, wurde festgelegt, dass diese Erleichterung mit Ablauf des 31. Dezember 1998 zu entfallen hat. Dies bedeutete, dass ab 1. Jänner 1999 bei Schülertransporten mit Pkw bzw. Kombi, bei denen bei der Genehmigung die größte zulässige Anzahl der zu befördernden Personen außer dem Lenker mit acht Personen festgesetzt worden war, höchstens acht Schüler befördert werden durften.

In diesem Zusammenhang war festzuhalten, dass zwischen der Verlautbarung der 15. Novelle zum KFG 1967 und der Wirksamkeitwerdung des § 106 (6) am 1. Jänner 1999 rd. 5 1/2 Jahre lagen. Innerhalb dieses Zeitraumes fielen zwei Ausschreibungen für den Schulfahrendienst, nämlich jene vom April 1995 und vom Februar 1997. Es konnte nicht davon ausgegangen werden, dass weder die Firma H. noch ein anderer Unternehmer des Personenfuhrwerksgewerbes während dieses Zeitraumes keine Gelegenheit hatte, sich von dieser Rechtsvorschrift

Kenntnis zu verschaffen. Vielmehr zählt es zu den Pflichten eines Gewerbetreibenden, sich Kenntnisse über all jene Vorschriften zu verschaffen, die für die ordnungsgemäße Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind. Die einschlägigen Bestimmungen des Kraftfahrrechtes zählten nach Ansicht des Kontrollamtes jedenfalls dazu.

2.4 Einem Aktenvermerk der Magistratsabteilung 56 vom 17. Juli 1998 war zu entnehmen, dass Herr H. die Vertreter der Magistratsabteilung 56 im Rahmen eines Gespräches darüber informierte, dass die mit Jahresende 1998 in Kraft tretende 15. Novelle zum KFG 1967 einige Änderungen im Hinblick auf die Schülertransporte bringen würde und kündigte in diesem Zusammenhang an, dass ihm daraus voraussichtlich ein finanzieller Mehraufwand erwachsen werde.

Aus einem weiteren Aktenvermerk der Magistratsabteilung 56 vom 11. Mai 1999 ging hervor, dass Herr H. im Rahmen einer Besprechung mit Vertretern der Magistratsabteilung 56 Besorgnis über die Höhe der mit ihm vertraglich vereinbarten Leistungsentgelte geäußert hatte, da diese seiner Meinung nach nicht kostendeckend gewesen seien. Seitens der Magistratsabteilung 56 wurde ihm entgegengehalten, dass die Höhe der Entgelte wesentlicher Bestandteil der Ausschreibung sei und er auf Grund der vertraglichen Situation zur Erbringung der Leistung zu diesen Entgelten verpflichtet wäre.

In einem Schreiben vom 15. Juni 1999 führt Herr H. aus, welche Leistungen er als Auftragnehmer der Magistratsabteilung 56 erbringe, legte im Folgenden dar, welche zusätzliche Leistungen er erbringen müsste, um den ordnungsgemäßen Betrieb aufrechterhalten zu können – zu dem er ja vertraglich verpflichtet war – und forderte abschließend die Anhebung der Tagsätze der Transportentgelte auf folgende Höhe (zuzügl. 10% USt):

Tagsatz für den Schülertransport ohne Begleitung S 290,- (*entspricht 21,08 EUR*), mit Begleitung S 520,- (*entspricht 37,79 EUR*), bei Rollstuhlfahrern ohne Begleitung S 625,- (*entspricht 45,42 EUR*) und bei Rollstuhlfahrern mit Begleitung S 940,- (*entspricht 68,31 EUR*).

Die Hochrechnung der Forderungen der Firma H. vom 15. Juni 1999 auf Basis der Anzahl und Berücksichtigung des Behinderungsgrades der zu befördernden Personen ergab pro Schuljahr einen Gesamtaufwand inkl. 10% USt von rd. 63,58 Mio.S (*entspricht 4,62 Mio.EUR*). Verglichen mit den Ausgaben, die lt. Ausschreibungsergebnis zu tätigen waren, das waren pro Schuljahr rd. 42,53 Mio.S (*entspricht 3,09 Mio.EUR*), hätte die Mehrforderung pro Schuljahr rd. 21,05 Mio.S (*entspricht 1,53 Mio.EUR*) betragen. Dies entsprach einer Steigerung um rd. 50%.

2.5 Grundsätzlich vertrat Herr H. den Standpunkt, dass er seine Kalkulation stets auf die Annahme gestützt habe, bei sämtlichen Fahrten 14 Kinder zu transportieren und nun (ab 1. Jänner 1999) – für ihn (scheinbar) überraschend – neben dem Fahrer nur mehr acht Personen (Begleitungen eingeschlossen) führen dürfe.

Diese Argumentation hielt einer näheren Prüfung jedoch nicht stand, da der Firma H. sowohl bei Rollstuhlfahrern als auch beim Transport schwerstbehinderter Kinder (die Begleitung benötigten und daher auch damals einzeln anzugurten waren) maximal acht Plätze in ihren Bussen zur Verfügung standen. Die Innenmaße der vorwiegend eingesetzten Busse MB – 100D und die zur Abwicklung eines Transportes bestehende Zeitvorgabe hätten eine Erhöhung der Anzahl solcher Fahrgäste über acht Personen hinaus nicht erlaubt. Die Magistratsabteilung 56

wies daher die erhobenen Forderungen zurück und bestand auf der Einhaltung der vertraglich eingegangenen Verpflichtungen.

In einem Schreiben vom 18. August 1999 an die amtsführende Stadträtin legte Herr H. seine bisherige Argumentation erneut dar und setzte abschließend ein mit Monatsende befristetes Ultimatum, wobei er androhte, bei Nichterfüllung seiner finanziellen Forderungen den Betrieb einzustellen.

In der Folge vermehrten sich die Beschwerden über die Beförderungsleistungen der Firma H. Die Magistratsabteilung 56 forderte die Firma H. in einer Reihe von Schreiben auf, die Mängel im Transportwesen zu beheben. Herr H. konterte mit einer Reihe von Telefaxen, in denen er die baldige Einstellung des Fahrtendienstes ankündigte. Schließlich verschickte er am 14. Oktober 1999 ein Fax an eine Reihe von Schulen, in welchem er mitteilte, dass seine Firma am 15. Oktober 1999 den Betrieb endgültig einstellen werde. Am darauf folgenden Tag stellte sein Anwalt beim Handelsgericht Wien den Antrag, den Konkurs über das Vermögen der Firma H. zu eröffnen.

2.6 Der Vereinbarung vom 30. November 1999, abgeschlossen zwischen dem Vertreter der Magistratsabteilungen 12 und 56 und dem Masseverwalter der Firma H., war zu entnehmen, dass das Vertragsverhältnis zwischen der Magistratsabteilung 56 und der Firma H. betreffend den Schülerfahrendienst mit Ablauf des 30. November 1999 einvernehmlich aufgelöst wurde.

Weiters erklärte der Vertreter der Magistratsabteilungen 12 und 56, dass gegen die Firma H. aus dem Titel mangelhafter Vertragserfüllung keinerlei Gewährleistungs- oder Schadenersatzansprüche erhoben werden würden. Der Masseverwalter der Firma H. erklärte seinerseits, auf sämtliche Ansprüche aus dem Titel eines Kalkulationsirrtums anlässlich der Anbotlegung für die gegenständlichen Beförderungsverträge zu verzichten.

2.7 Zur Ausschreibung war abschließend festzuhalten, dass durch die Gliederung des Auftragsvolumens in 13 Leistungsbezirke, wobei für jeden Leistungsbezirk einzeln angeboten werden konnte, sich die ausschreibende Dienststelle um Chancengleichheit der Bieter und um Transparenz im Verfahren bemüht hatte.

Bei einer Beurteilung der Vergabe war zu berücksichtigen, dass die Firma H. in fünf von 13 Leistungsbezirken allein angeboten und in weiteren sechs das billigste Anbot gelegt hatte, wobei sie für den Fall, dass ihr der Gesamtzuschlag erteilt werden würde, einen Preisnachlass von 8% einräumte.

Wenngleich es einem Gewerbetreibenden durchaus zuzumuten war, sich entsprechende Kenntnisse über sämtliche für die Ausübung seines Gewerbes notwendigen Vorschriften zu verschaffen, wäre es zweckmäßig gewesen, wenn aus den Ausschreibungsunterlagen klar hervorgegangen wäre, dass mit der 15. Novelle zum KFG 1967 eine nicht unwesentliche Beschränkung der Transportkapazität verbunden sein wird, zumal lt. § 27 Abs. 1 WLVergG die Ausschreibungsunterlagen die für die Abwicklung des Auftrages maßgebenden Umstände zu enthalten hatten.

Allerdings war bei der Beurteilung der wirtschaftlichen Lage der Firma H. auch zu berücksichtigen, dass die Höhe der im Insolvenzverfahren angemeldeten (wie auch jene vom Masseverwalter letztlich anerkannten) Forderungen keineswegs allein mit den behaupteten Auswirkungen der Novelle zum KFG erklärt werden konnte..

Stellungnahme der Magistratsabteilung 56:
Die Magistratsabteilung 56 schließt sich der Meinung des Kontrollamtes an, dass sich die Beförderungsunternehmen die entsprechenden Kenntnisse über alle für die Ausübung

des Beförderungsgewerbes bestehenden Vorschriften zu verschaffen haben.

Auf Anregung des Kontrollamtes wird die Magistratsabteilung 56 bei künftigen Ausschreibungen für den Behindertenfahrtdienst in den Ausschreibungsunterlagen auf die betreffenden gesetzlichen Regelungen sowie auf allenfalls bereits bekannte geplante Änderungen, die während der Vertragslaufzeit in Kraft treten, hinweisen.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 48:
Die Magistratsabteilung 48 nimmt den Kontrollamtsbericht zur Kenntnis und wird den Empfehlungen des Kontrollamtes hinsichtlich des fehlenden Hinweises auf die 15. Novelle zum KFG 1967 in den Ausschreibungsunterlagen insofern Rechnung tragen, als absehbare Entwicklungen bei der Abfassung der Ausschreibungsunterlagen berücksichtigt werden. Somit wird sichergestellt, dass dem § 27 Abs. 1 WLVergG zur Gänze entsprochen werden wird

Magistratsabteilung 56, Prüfung der Einnahmen aus Vermietungen

Das Kontrollamt hat in der Magistratsabteilung 56 die Einnahmen aus Vermietungen der Rechnungsjahre 2000 und 2001 einer stichprobenweisen Prüfung unterzogen. Die diesbezüglichen Erhebungen führten zu folgendem Ergebnis:

1. Mit Stichtag 1. Jänner 2001 vollzog die Magistratsabteilung 56 insgesamt 192 aufrechte langfristig wirkende Bestandverhältnisse, die äußerst unterschiedlich gestaltet sind. Dazu schrieb die Magistratsabteilung 56 innerhalb des Prüfzeitraumes inkl. 20% USt jährlich rd. 4,80 Mio.S (*entspricht 0,35 Mio.EUR*) an Mieten und sonstigen Nutzungsentgelten vor.

2. Die Magistratsabteilung 56 hat als Vertreterin der Stadt Wien mit dem Bund sieben Mietverträge abgeschlossen. Bei zwei Objekten, nämlich jene in 1060 Wien, Rahlgasse 4, und 1220 Wien, Stadlauer Straße 51, wurde die Zahlung eines Anerkennungszinses von je S 100,- (*entspricht 7,27 EUR*) p.a. zuzüglich der Betriebskosten sowie die Verpflichtung, die Gebäude zu erhalten, vereinbart. Bei zwei weiteren Vermietungen – 1120 Wien, Hetzendorfer Straße 66 und 1210 Wien, Wassermannsgasse 21 – wurde ein Anerkennungszins von je S 200,- (*entspricht 14,53 EUR*) pro Jahr zuzüglich der Übernahme der Betriebskosten und – wie in den beiden erstgenannten Fällen – auch die Verpflichtung zur Erhaltung der Gebäude in den Mietverträgen festgelegt. In diesen vier Fällen wurde jeweils das gesamte Objekt in Bestand gegeben.

In zwei weiteren Fällen wurden lediglich Gebäudeteile vermietet. In einem der beiden Fälle wurde dem Bund im Schulgebäude 1100 Wien, Hebbelplatz 2, gegen eine jährliche Mietzahlung von derzeit rd.