

bar, als solche Abrechnungen direkt über die Abteilung für Gehaltsverrechnung der WL erfolgen könnten.

Weder die Abteilung Ph noch die BKK verfügen über Dienstkraftfahrzeuge, Dienstreisen werden aus Gründen der Sparsamkeit generell mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt.

11. In der WL üben drei verschiedene Gruppen von Ärzten Tätigkeiten aus. Es handelt sich dabei um die Direktionsärzte (Amtsärzte, die dienstrechtliche Belange wahrnehmen), die Betriebsärzte (welche nach dem Arbeitnehmerschutzgesetz erforderlich sind) und die Bahnhofsfahrer (welche bei der BKK beschäftigt sind und dezentral in den verschiedenen Bahnhöfen ihren Dienst ausüben). Das Kontrollamt stellte zur Überlegung, die Aufgabenfelder dieser hoch qualifizierten (und entsprechend kostenintensiven) Mitarbeiter zusammenzufassen, um zu Synergieeffekten zu gelangen.

WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Prüfung der Autobuslinien im Auftragsverkehr und in Tarifgemeinschaft

Das Kontrollamt hat in der WIENER LINIEN GmbH & Co KG („WL“) die im Auftragsverkehr und in Tarifgemeinschaft geführten Autobuslinien einer Prüfung unterzogen:

1. Von der WL wurden zum Zeitpunkt der Einschau des Kontrollamtes insgesamt 112 Autobuslinien betrieben. Es handelte sich dabei um 65 Linien im Eigenbetrieb (davon 21 im Nachtverkehr und zwei Sonderlinien), um 18 Linien im so genannten „Auftragsverkehr“ (davon eine Sonderlinie) und 29 Linien, die in „Tarifgemeinschaft“ geführt werden. Die Linien im Auftragsverkehr bedienen eine Strecke von rd. 110 km mit ca. 600 Haltestellen, jene in Tarifgemeinschaft eine solche von über 160 km mit über 900 Haltestellen.

2. Die Beauftragung von Fremdfirmen im Autobusverkehr und die Tarifgemeinschaften gehen bei der WL auf das Jahr 1966 zurück. Damals wurde auf Grund des Personal- und Wagenmangels der WL bzw. ihrer Rechtsvorgängerin Wiener Stadtwerke – Verkehrsbetriebe („VB“) erstmals eine Fremdfirma mit dem Betrieb einer eigenen Buslinie betraut. Hauptsächlich wurden solche Linien vergeben, bei denen besonders unwirtschaftliche Einführungsfahrten eingespart werden konnten.

In weiterer Folge wurden anlässlich der Tarifregulierung des Jahres 1967 fast alle ausschließlich im Wiener Stadtgebiet vorhandenen

Auf Anregung des Kontrollamtes wird unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und organisatorischen Auswirkungen die Möglichkeit geprüft, die Gehaltsverrechnung der BKK-Bediensteten und – wie ebenfalls angeht – die Abrechnung der Reisegebühren durch die für die WL tätige Fachabteilung der WIENER STADTWERKE Holding AG (PRG) abzuwickeln. Bei diesen Überlegungen muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Bediensteten der BKK nach den Bestimmungen der für Bedienstete bei österreichischen Sozialversicherungsträgern geltenden Dienstordnungen abzurechnen sind.

Die in der BKK beschäftigten Ärzte sind täglich jeweils nur kurzzeitig als Kontrollärzte in den eingerichteten Bahnhofsordinationen tätig. Eine Einbeziehung in die Tätigkeit einer anderen angeführten Ärztesgruppe (z.B. als Direktionsärzte, die als Amtsärzte dienstrechtliche Belange wahrnehmen, oder als Betriebsärzte, die nach dem Arbeitnehmerschutzgesetz erforderlich sind) scheint aus organisatorischen Gründen derzeit nicht zweckmäßig

Privatlinien in Tarifgemeinschaft mit den VB geführt. Bei den Tarifgemeinschaftslinien obliegt die Betriebsführung ausschließlich dem Konzessionsinhaber. Fahrgäste mit Fahrausweisen der VB (WL) sind den Käufern firmeneigener Fahrscheine gleichgestellt. Für alleinige Fahrten mit dieser Linie hat jedoch weiterhin die Betreiberfirma das Recht auf eigene Beförderungserlöse mittels Ausgabe eigener Fahrausweise.

Diese Regelung gilt bis zum heutigen Tage. Es ist somit möglich, mit Verbundfahrausweisen die Tarifgemeinschaftslinien zu benützen, bei erstmaligem Fahrausweiserwerb in einem Bus in Tarifgemeinschaft wird vom Lenker jedoch ein Fahrausweis ausgegeben, der nur auf dieser Linie gilt, womit ein Fahrgast bei einem allfälligen Umsteigen gezwungen ist, einen neuen Fahrausweis zu lösen. Wenngleich eine Änderung dieser Vorgangsweise nur über die Verkehrsverbund Ost-Region Gesellschaft m.b.H. („VOR“) erreicht werden kann, so wurde der WL dennoch empfohlen, entsprechende Initiativen zu einer Bereinigung dieser für die Benutzer öffentlichen Verkehrsmittel unbefriedigenden Situation zu ergreifen, da von den Fahrgästen kaum unterschieden wird, welche Linien von der WL betrieben werden und welche nicht, womit ein entstehender Imageverlust wohl voll der WL zugerechnet wird.

Bei den Linien im Auftragsverkehr ist (in der Regel) die WL selbst betriebsführender Konzessionsinhaber, die beauftragte Firma handelt lediglich als Bevollmächtigter. Befindet sich die Linienkonzession im Besitz einer Fremdfirma, fährt die Linie in Tarifgemeinschaft.

Diese Unterscheidung erkennt man auch an der Linienbezeichnung. Linien mit dem Zusatz „A“ (etwa 16 A) verkehren in der Regel im Eigen- bzw. Auftragsverkehr, Linien mit dem Zusatz „B“ (etwa 46 B) in Tarifgemeinschaft. Diese Unterscheidung erfolgt allerdings nicht lückenlos, die Linien 79 A, 85 A, 90 A, 91 A, 92 A, 93 A, 94 A, 97 A und 98 A werden z.B. in Tarifgemeinschaft geführt, wobei bei diesen Linien „gemischte Konzessionen“ vorliegen, d.h. es gibt auf einer Linie mehrere Konzessionsinhaber. Das Kontrollamt regte in diesem Zusammenhang an, Gespräche zu einer Bereinigung der Konzessionen mit den Partnerfirmen aufzunehmen. Ferner sollten längerfristig gesehen die Linienbezeichnungen der Autobusse im gesamten Stadtgebiet vereinheitlicht werden.

Stellungnahme der Wiener Linien GmbH & Co KG:

Der Fahrscheinverkauf gemäß Kraftfahrli-
nentarif bei Linien in Tarifgemeinschaft („Haustarif“) wird von den betroffenen Auto-
busunternehmen immer als bedeutender Faktor bezeichnet. Der Forderung nach Entfall des „Haustarifes“ würden Kompensationsfor-
derungen entgegengehalten werden, die wei-
tere finanzielle Belastungen der WL mit sich bringen würden.

Eine Übernahme dieser Linien in Tarifge-
meinschaft direkt zur VOR konnte im
Jahr 1998 anlässlich der Ausweitung des Ver-
kehrsverbundes um den Autobusbetrieb in den
Außenzonen (Phase II) nicht erreicht werden,
da seitens der an der Phase II beteiligten Ge-
bietskörperschaften (im Wesentlichen der
Bund bzw. die Bundesländer Niederösterreich
und Burgenland) dafür deshalb keine Bereit-
schaft gegeben war, weil diese Linien aussch-
ließlich im Wiener Raum verkehren. Einer
derzeitigen Realisierung dieser Anregung
steht nicht zuletzt auch die angespannte finan-
zielle Situation der VOR entgegen. Es wird
auch darauf hingewiesen, dass keine Be-
schwerden der Fahrgäste – diesen Umstand
betreffend – bekannt sind.

Sobald eine Konzession lt. Kraftfahrli-
niengesetz besteht, kann auf der Linie nur mit
Zustimmung des Konzessionärs Kraftfahr-
linienverkehr betrieben werden. Auf Grund
geänderter Verkehrsbedürfnisse ist es manch-
mal erforderlich, Linienstücke in eine Kraft-
fahrlinie der WL einzubeziehen, für welche
ein anderes Unternehmen die Konzession be-
sitzt.

Solche Verbindungen sind notwendig, um
Parallelführungen oder gehäufte Umsteige-
zwänge zu vermeiden. Es wäre auch seitens
der WL wünschenswert, „unternehmensreine“
Linien zu führen.

Die Anregung des Kontrollamtes, Gespräche
zu einer Bereinigung der Konzession mit den

3. Rechtsgrundlage für eine Tarifgemeinschaftsline ist jeweils der ursprüngliche Tarifgemeinschaftsvertrag, welcher zwischen der WL und dem Konzessionsinhaber der Linie abgeschlossen wurde. Wie das Kontrollamt bei seiner Einschau feststellte, gehen diese Verträge bis zum Jahr 1966 zurück. Die jeweils rechtsgültigen Verträge mit den Betreiberfirmen der Tarifgemeinschaftslinien lagen in der Rechtsabteilung der WL jedoch nicht auf und wurden erst auf Anforderung der WL vom Vertragspartner übermittelt. Das Kontrollamt regte deshalb eine Aktualisierung aller derartigen Verträge an, wobei ein Exemplar in der Rechtsabteilung und ein Exemplar in der Fachdienststelle der WL aufliegen sollte.

3.1 Seitens der VB war vertraglich ausdrücklich erklärt worden, „solange und insoweit dieser Vertrag nicht gekündigt ist, keine Anträge auf Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession für eine der aufgezählten Linien bei der zuständigen Behörde“ zu stellen. Ebenso erklärten die VB, auf keinen Fall eine Kündigung zum Anlass für einen Konzessionserwerb zu nehmen, sie verpflichteten sich weiters, einen allfälligen von der Konzessionsbehörde bestellten Nachfolger als Vertragspartner anzuerkennen. Mit diesen Vereinbarungen haben sich die WL nach Ansicht des Kontrollamtes freiwillig in eine ungünstige Verhandlungsposition begeben, weshalb angeregt wurde, künftig bei Abschluss derartiger Vereinbarungen auf diese Vertragspunkte zu verzichten.

3.2 Derzeit werden von den 29 Linien in Tarifgemeinschaft zwei von der Firma S. und die übrigen Linien von Gesellschaften der Firma R. geführt. Die Verrechnung beruht auf den im Jahr 1966 festgelegten (einheitlichen) Verrechnungssätzen, die mit einer Wertsicherungsklausel valorisiert werden. Das Entgelt errechnet sich aus der Kilometerfahrleistung und den vereinbarten Kilometersätzen. Darüber hinaus kommen auch noch verschiedene Zuschläge (etwa für schwierige Streckenführung u.ä.) zur Verrechnung. Die Valorisierung erfolgt zu 40% nach dem Anteil Lohn und zu 60% nach dem Anteil Sonstiges, wobei für den Lohnanteil die Kollektivvertragserhöhungen und den Anteil Sonstiges der Verbraucherpreisindex Gültigkeit besitzen. Die WL muss lt. Vertrag auch für die erforderlichen Geräte (wie etwa Fahr-scheinentwerter) aufkommen.

Wie hinsichtlich der Wirksamkeit und Dauer der Verträge auffiel, verlängert sich der Tarifgemeinschaftsvertrag um fünf Jahre, wenn er nicht von einem der beiden Vertragspartner mit einer Kündigungsfrist von einem Jahr vor Ablauf gekündigt wird.

Von den VB wurde in den 80er-Jahren versucht, eine entsprechende Adaptierung und Neufassung der Tarifgemeinschaftsverträge zu erreichen, was aber nach Aussage der WL daran scheiterte, dass mit dem größten Anbieter keine Einigung zu erzielen gewesen sei.

3.3 Im Zusammenhang mit den Tarifgemeinschaftsverträgen sollte grundsätzlich überlegt werden, ob derartige Verträge bestehen bleiben oder gekündigt werden sollen, da die WL dem Grunde nach nicht verpflichtet sind, für die Kosten von „Tarifgemeinschaftslinien“ aufzukommen. Es könnten in diesem Zusammenhang auch entsprechende Verhandlungen mit der VOR aufgenommen werden.

Partnerfirmen aufzunehmen, wird jedenfalls aufgegriffen werden, es ist jedoch damit zu rechnen, dass eine vollständige Bereinigung in den meisten Fällen nicht möglich sein wird.

Die Verträge zu aktualisieren, wird nicht zuletzt auf Grund der aufbrechenden Strukturen im Bereich der Verbundfinanzierung und der Finanzierung des ÖPNV im Allgemeinen notwendig sein, sodass der Anregung des Kontrollamtes jedenfalls entsprochen wird.

Es wird auch darauf geachtet werden, dass künftig jeweils ein Exemplar der Verträge in der Rechtsabteilung und in der Fachdienststelle der WL aufliegen wird.

Ein Verzicht auf Konzessionserwerb wird in neu abgeschlossene Verträge bereits derzeit nicht mehr aufgenommen.

Die Rechtsnachfolgeklausel hat allerdings einen rechtlichen Hintergrund, da – wie bereits dargelegt – die Innehabung der Konzession auf bestimmten Streckenteilen unabdingbare Voraussetzung für die Streckenführung ist. Den Nachfolger in das Konzessionsrecht nicht als Partner zu akzeptieren, könnte im Endeffekt zur Linieneinstellung führen.

Die WL war schon mit Inkraftsetzung der Phase II im Verkehrsverbund Ost-Region (Einbeziehung der Buslinien) bestrebt, alle Tarifgemeinschaftslinien dem Verkehrsverbund zu übertragen. Dies ist auch bei einigen Linien gelungen, der Großteil der Linien ver-

blieb aber bei der WL. Eine einseitige Kündigung durch die WL ist schon allein aus kundendienstlichen Überlegungen nicht durchführbar.

4. Für die Linien des Auftragsverkehrs wurden von der WL mit den Firmen so genannte „Bevollmächtigungsverträge“ abgeschlossen, wobei auch hier z.T. Verträge aus dem Jahr 1966 Gültigkeit besitzen. Analog zu den Tarifgemeinschaftsverträgen verlängern sich diese Verträge stillschweigend um jeweils fünf Jahre, falls sie nicht mit einer einjährigen Frist gekündigt werden. Die Verrechnungssätze der Verträge orientieren sich an den Sätzen des Tarifgemeinschaftsvertrages und werden wie diese valorisiert.

Bei neuen Linien wurden von der WL seit Inkrafttreten des Wiener Landesvergabegesetzes „Bevollmächtigungsverträge“ im nicht offenen Verfahren vergeben, wobei sich der Bieterkreis auf Firmen beschränkte, mit denen die WL bereits positive Erfahrungen beim Betrieb von Stadtlinien hatte. Seit dem Jahr 1999 werden den Vergaberichtlinien entsprechend europaweite Ausschreibungen durchgeführt, die Linien 19 A und 41 A wurden nach solchen Ausschreibungen vergeben.

4.1 Die angeführten Vergaben erfolgten jeweils im zweistufigen Verhandlungsverfahren, wobei vorerst ein europaweiter Aufruf zum Wettbewerb durchgeführt wurde. In weiterer Folge wurden von den (vier) Bewerbern Angebote eingeholt. Die Vergabe erfolgte in beiden Fällen an den jeweiligen Bestbieter. Wie die Einschau in die Vergabeakte zeigte, wurden von allen Bietern die Formalvorschriften bzgl. der Vorlage der (firmeninternen) Kalkulationsgrundlagen nicht eingehalten, wobei das Kontrollamt die Ansicht vertrat, bei künftigen Ausschreibungen entweder auf die Einholung der Kalkulationsblätter zu verzichten oder aber bei Nichtbeachtung der Vorlage diese nachzufordern. Die eingeforderte Verpflichtungserklärung zur Bildung einer Arbeitsgemeinschaft wäre künftig jedenfalls entbehrlich.

4.2 Die Einschau in die derzeit gültigen Bevollmächtigungsverträge zeigte Folgendes: Das Entgelt setzt sich bei den Alt-Verträgen (Linien 6 A, 17 A, 51 A, 65 A, 68 A, 71 A, 73 A, 80 A) aus einem Fixbetrag (für bis zu 200 gefahrene km pro Tag und Fahrzeug) sowie einem Schillingssatz lt. einer festgelegten Staffel (pro km und Fahrzeugart) zusammen. Das Kontrollamt regte hierzu Überlegungen an, entweder diesen Punkt bei allfälligen Vertragsverlängerungen abzuändern und einen einheitlichen Satz je Nutzkilometer zu vereinbaren oder eine gänzlich neue Verrechnungsart zu vereinbaren, die sich nicht ausschließlich am Kilometerentgelt orientiert, sondern auch die Besonderheiten der Fahrplanstruktur berücksichtigt.

Die bisherige Vereinbarung der stillschweigenden Verlängerung der Verträge um fünf Jahre, wenn nicht von einem der beiden Vertragspartner mit einer Kündigungsfrist von einem Jahr schriftlich gekündigt wird, stellte nach Ansicht des Kontrollamtes nicht sicher, dass die kostengünstigste Vorgangsweise unter Beachtung des freien Wettbewerbes vorliegt. Es sollten deshalb nach Auslaufen aller derartigen Verträge die Leistungen (europaweit) ausgeschrieben werden.

Die WL hatte den betroffenen Firmen bereits vor dem Auslaufen der Verträge entsprechende Zusicherungserklärungen für deren Verlängerung gegeben, womit den Regeln des freien Wettbewerbes nicht

Bei Folgeverträgen für Auftragsverkehrslinien wurde der Anregung des Kontrollamtes zur Anwendung eines einheitlichen Satzes pro Nutzkilometer, der sich aus den spezifischen Linienstrukturen – wie Kilometer-Leistung, Wagengröße, Wageneinsatz in Spitzen, Reisegeschwindigkeit, Topographie – ergibt, bereits Rechnung getragen. Für den Einsatz eines betrieblich erforderlichen Verstärkerbusses wurden vertragliche Tagespauschalen vereinbart, sofern der Bedarf nicht durch Fahrzeuge und Personal der im regulären Linienbetrieb eingesetzten Busse abgedeckt werden kann.

entsprochen wurde. Mit Inkrafttreten des Wiener Landesvergabegesetzes und in weiterer Folge der Sektorenvergaberichtlinie endete dieser in vergaberechtlicher Hinsicht unbefriedigende Zustand und es werden lt. den von der WL erhaltenen Auskünften beim Auslaufen der Verträge Ausschreibungen durchgeführt.

4.3 Der Bevollmächtigungsvertrag für die Linie 16 A, der 1999 abgelaufen war, wurde auf Grund einer Freihandvergabe (Verhandlungsverfahren) erneut mit der bisher beauftragten Firma, der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen („WLB“), abgeschlossen, da nach Ansicht der WL eine Vergabe an ein Konzernunternehmen (die WLB steht fast ausschließlich im Eigentum der WIENER STADTWERKE Holding AG) sinnvoll erschien und auch den europäischen Vergabevorschriften nicht widersprach. Lt. Vergabebegründung war der Kostensatz auf Grund des überproportional erhöhten Buseinsatzes in der Frühspitze nach Ansicht der Autobusabteilung gerechtfertigt und stellte den bisher verrechneten Satz dar. Darüber hinaus wurde der Kostensatz auch für den allfälligen Optionszeitraum beibehalten.

Nach Meinung des Kontrollamtes sollte auch diese Linie nach den Regeln des freien Wettbewerbs nach Durchführung einer Ausschreibung vergeben werden. Die Vergabe dieser Leistung an ein Konzernunternehmen war zwar aus konzernweiter Sicht (Auslastung der Konzernkapazitäten) wünschenswert und rechtlich zulässig, vermochte allerdings die kostengünstigste Vorgangsweise nicht sicherzustellen.

4.4 Der Einsatz von Niederflurbussen wurde in älteren Bevollmächtigungsverträgen nicht bei allen Linien verpflichtend vorgeschrieben. Nach Auskunft der WL war dieser Qualitätsstandard seit rd. zwei Jahren obligatorisch.

4.5 Während die WL den eigenen Fuhrpark mit flüssiggasbetriebenen Bussen ausstatten, werden bei Fremdvergaben keine entsprechenden Auflagen gemacht, obwohl die WL in ihren Informationsbroschüren immer wieder auf die besondere Umweltfreundlichkeit von Flüssiggasbussen hinweist und auch in Vergabeanträgen darauf verweist. Anzumerken war jedoch, dass der Einsatz von Flüssiggas nach Schätzungen der WL zu einer beträchtlichen Kostensteigerung (bis zu 20% im Reparatur- und Instandhaltungsbereich) führt.

4.6 Einige vorgelegte Bevollmächtigungsverträge (z.B. für die Linien 37 A, 41 A, 77 A, 78 A, 79 A) wurden ohne Datumsangaben gefertigt. Auch fehlten die entsprechenden Linienbezeichnungen in den vorgelegten Vertragsexemplaren.

Wie die Einschau weiters ergab, erfolgte die Unterfertigung von einigen Bevollmächtigungsverträgen offensichtlich erst nach Beginn des Leistungszeitraumes, da die Firmen erst nach diesem Zeitpunkt hiezu aufgefordert wurden. In welcher Frist dies geschah, ließ sich nicht mehr feststellen. Es wurde daher empfohlen, diesem Gesichtspunkt künftig vermehrtes Augenmerk zu widmen.

Der im Bevollmächtigungsvertrag der Linie 16 A (abgeschlossen im Jahr 1999 nach Ablauf des ursprünglichen Bevollmächtigungsvertrages) vertraglich fixierte Kostensatz wird durch den hohen Wageneinsatz im Schülerverkehr stark beeinflusst, liegt aber mit S 45,18 (*entspricht 3,28 EUR*) unter dem Durchschnitt aller Auftragslinien von derzeit S 45,36 (*entspricht 3,30 EUR*). Dies unterstreicht nicht nur – wie auch vom Kontrollamt festgestellt wurde – die Zulässigkeit und rechtliche Unanfechtbarkeit der Vergabe an ein Konzernunternehmen, sondern zeigt auch, dass diese Vergabe durchaus auch aus wirtschaftlicher Sicht vertretbar war.

Das Unterbleiben von Datumsangaben auf einigen – schon beträchtlich älteren – Verträgen ist darauf zurückzuführen, dass die Unterfertigung erst zu einem Zeitpunkt, der nach Inkrafttreten des Vertragsverhältnisses liegt, vorgenommen wurde, weil die Ausarbeitung

des Vertragstextes erst nach den Vertragsverhandlungen durch die Direktion (damals noch WStW – VB) erfolgte. Durch eine nunmehr geänderte Vorgangsweise (Vorliegen des Vertragstextes bei Ausschreibungsbeginn) und durch Zusatzkontrollen ist sichergestellt, dass die Unterfertigung der Verträge bei Beginn des Leistungszeitraumes erfolgt.

5. In der Kostenrechnung der WL werden die Kosten des Autobusverkehrs in folgenden Kostenstellen ausgewiesen: der Eigenverkehr in den Kostenstellen 300 bis 309, der Auftragsverkehr in der Kostenstelle 310 („Auftragsverkehr im Autobusbetrieb“) und der Tarifgemeinschaftsverkehr in der Kostenstelle 402 („Nicht städtische Autobusunternehmen“).

5.1 Der Vergleich der drei Kostenstellen zeigt folgendes Bild (Angaben in Mio.S bzw. *Mio.EUR* und in Mio.km):

	1997	1998	1999
Eigenbetrieb			
direkter Aufwand	1.192,26 (86,64)	1.229,00 (89,31)	1.273,74 (92,57)
Umlagen	615,12 (44,70)	623,91 (45,34)	672,26 (48,86)
Gesamtaufwand	1.807,38 (131,35)	1.852,91 (134,66)	1.946,00 (141,42)
Nutz-km	24,29	24,30	24,19
Platz-km	1.909,90	1.908,18	1.901,71
Auftragsverkehr			
direkter Aufwand	225,70 (16,40)	229,80 (16,70)	235,16 (17,09)
Umlagen	15,80 (1,15)	14,78 (1,07)	11,50 (0,84)
Gesamtaufwand	241,50 (17,55)	244,58 (17,77)	246,66 (17,93)
Nutz-km	5,14	5,19	5,25
Platz-km	371,42	374,71	374,36
Tarifgemeinschaften			
direkter Aufwand	274,62 (19,96)	281,02 (20,42)	284,59 (20,68)
Umlagen	2,15 (0,16)	2,15 (0,16)	2,13 (0,15)
Gesamtaufwand	276,77 (20,11)	283,17 (20,58)	286,72 (20,84)
Nutz-km	6,02	6,10	6,09
Platz-km	437,30	443,15	441,93

Anmerkung: Rundungsdifferenzen wurden nicht ausgeglichen.

Die Kostenstellen, die den Auftragsverkehr und die Tarifgemeinschaften betreffen, weisen als Umlagekosten lediglich Teile der Kosten der Gruppe V (Verkehr) auf und beinhalten im Wesentlichen die Leistungen des Fahrplanbüros und der Autobusabteilung. Im Sinne der Kostenwahrheit sollten künftig hier auch die übrigen Kosten (etwa für Schneeräumung, Beschleunigungsmaßnahmen, die Kosten für die Tarifabteilung) Berücksichtigung finden.

Mit der Umstrukturierung der Kostenrechnung wird die Zuordnung der Kosten (wie z.B. die Zuordnung der Schneeräumung auch auf die Kostenstelle Auftragsverkehr) überdacht werden. Für Linien der Tarifgemeinschaft werden diese Aufgaben nicht übernommen, sodass sie der entsprechenden Kosten-

stelle auch nicht angelastet werden können. Lediglich bei diversen Ortsverhandlungen nehmen teilweise Vertreter der WL die Interessen auch für den Partner wahr.

Wie eine Analyse der Kostenstellen zeigte, fielen im Eigenbetrieb rd. 68% der Nutz-km und rd. 70% der Platz-km an, der Anteil der Gesamtkosten betrug jedoch 78,5%. Der Hauptgrund für diese ungünstige Situation lag in erster Linie in den hohen indirekten Kosten des Eigenbetriebes. Bereinigte man den Gesamtaufwand und zog nur die direkten Kosten heran, lag der Anteil der Kosten des Eigenbetriebes bei knapp über 71%.

5.2 Eine Gegenüberstellung der direkten Kosten bezogen auf einen Nutz- bzw. Platz-km zeigt folgendes Bild (in S bzw. EUR):

	1997	1998	1999
Eigenbetrieb			
Nutz-km	49,08 (3,57)	50,58 (3,68)	52,66 (3,83)
Platz-km	0,62 (0,05)	0,64 (0,05)	0,67 (0,05)
Auftragsverkehr			
Nutz-km	43,91 (3,19)	44,28 (3,22)	44,79 (3,26)
Platz-km	0,61 (0,04)	0,61 (0,04)	0,63 (0,05)
Tarifgemeinschaften			
Nutz-km	45,62 (3,32)	46,07 (3,35)	46,73 (3,40)
Platz-km	0,63 (0,05)	0,63 (0,05)	0,64 (0,05)

In den entsprechenden Kostenstellenblättern der Kostenstelle 402 für den Tarifgemeinschaftsverkehr scheinen Angaben über Nutz- und Platz-km, die in den entsprechenden Kostenstellenblättern des Eigenbetriebes und des Auftragsverkehrs sehr wohl enthalten sind, nicht auf, sodass dem Kontrollamt die Errechnung der Kenngrößen Kosten je Nutz- bzw. Platz-km erst nach Einholung der entsprechenden Werte von der Autobusabteilung möglich war. In Anbetracht einer aussagekräftigeren Analyse und im Hinblick auf Steuerungsmaßnahmen regte das Kontrollamt an, die entsprechenden Vergleichskennzahlen künftig anzuführen.

Legte man nur die direkten Kosten zu Grunde, so waren im Jahr 1999 die durchschnittlichen Nutz-km-Sätze im Eigenbetrieb um über 17% höher als im Auftragsverkehr. Seitens der WL wurde dies mit einem wesentlich höheren Qualitätsstandard begründet. So werden etwa Busse, die im Auftragsverkehr eingesetzt sind, bedingt durch das System „Mann am Wagen“ in der betriebsfreien Zeit auf öffentlichen Straßenflächen abgestellt, während die Busse der WL garagiert werden, womit auch längere Einführungsfahrten anfallen. Auch der Betrieb der eigenen Busse mit Flüssiggas, die hohe Anzahl der Niederflurbusse und Sonderausstattungen, wie etwa Behindertenrampen, schlägt sich in höheren Kosten nieder. Nach Ansicht des Kontrollamtes treffen – wie bereits erwähnt – die Fahrgäste in der Regel keine Unterscheidung zwischen WL-eigenen Bussen und Fremdbussen, da die jeweiligen Hinweisschilder „im Auftrag“ bzw. „in Tarifgemeinschaft“ für eine solche Unterscheidung kaum ausreichen. Dadurch werden in der Regel alle in Wien fahrenden Linienbusse (nicht zuletzt durch das einheitli-

Die entsprechenden Vergleichskennzahlen bei Linien der Tarifgemeinschaft (Nutz- und Platzkilometer) werden im Rahmen der neuen Kostenstellenstruktur mit der Einführung von SAP R/3 ab 1. Jänner 2002 angeführt werden. Der Anregung des Kontrollamtes entsprechend, werden jedoch schon im Jahr 2001 die Nutz- und Platzkilometer für den Tarifgemeinschaftsverkehr je Leistungsmonat erfasst.

che äußere Erscheinungsbild bedingt) der WL zugeordnet. Aus diesem Grunde sollten alle Autobuslinien in Wien von Autobussen mit gleich hohem Qualitätsniveau bedient werden.

Rechnete man nun zu den kilometerabhängigen Kosten noch die Umlagen hinzu, verschlechterte sich die Relation für die WL. Im Eigenbetrieb kostete 1999 der Nutz-km im Schnitt S 80,45 (*entspricht 5,85 EUR*) und lag damit um 71% über jenem des Auftragsverkehrs von S 46,98 (*entspricht 3,41 EUR*). Bedingt durch den Einsatz von Gelenkbussen im Eigenbetrieb lag das Verhältnis bei den Platz-km nicht so ungünstig, wenngleich auch hier im Jahr 1999 der durchschnittliche Platz-km unter Berücksichtigung aller Umlagekosten im Eigenbetrieb mit S 1,02 (*entspricht 0,07 EUR*) um 55% höher war als im Auftragsverkehr, der S 0,66 (*entspricht 0,05 EUR*) betrug.

Was nun die absolute Höhe der verrechneten Sätze (in S) im Auftragsverkehr und bei den Tarifgemeinschaftslinien betraf, so zeigte sich für 1999 eine relativ große Bandbreite der Nutz-km-Sätze von S 37,- (*entspricht 2,69 EUR*) bis S 52,- (*entspricht 3,78 EUR*).

5.3 Abschließend wies das Kontrollamt noch auf Untersuchungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen („VDV“) hin, die Begründungen für die in der Regel auch bei deutschen Verkehrsunternehmen unbefriedigende Kostenrelation zwischen Eigen- und Fremdbussen liefern. Demnach setzen private Autobusunternehmen in der Regel weniger Personal in den Bereichen Fahrdienst, Werkstatt und Verwaltung ein als kommunale Betriebe. Fahren private Autobusunternehmer im Anmietverkehr, d.h. im Auftrag anderer Verkehrsunternehmen, die im Besitz der Konzessionen sind, so ist ihre Kostenstruktur lt. VDV nicht ohne weiteres mit der kommunaler Verkehrsunternehmen vergleichbar. Bei Auftragsverkehren geht es nämlich um die Erbringung von genau vergebenen Verkehrsleistungen, während die Planungs- und Organisationsaufgaben des Linienverkehrs beim Auftraggeber verbleiben, eine Tatsache, die mit der Ermittlung der gesamten Umlagekosten im Auftrags- und Tarifgemeinschaftsverkehr auch bei der WL ersichtlich gemacht werden könnte.

WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Prüfung der Katastropheneinsatzplanung für die U-Bahn

Das Kontrollamt unterzog die organisatorischen Vorkehrungen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG („WL“) für etwaige Katastropheneinsätze im Bereich der U-Bahn einer Prüfung. Diese führte zu folgendem Ergebnis:

1. Allgemeines

Die Wiener U-Bahn wird über weite Bereiche in Tunnelanlagen geführt, die im Fall von unvorhergesehenen Ereignissen als sensible Bereiche insbesondere bei einer Evakuierung der Fahrgäste angesehen werden können.

Die WL ist als Betreiberin der U-Bahn für alle Maßnahmen im Zusammenhang mit der Sicherheit der Personen im Falle des Auftretens von Zwischenfällen verantwortlich.

Anzumerken ist, dass die WL laufend mit der Bewältigung besonderer Situationen, wie z.B. mit der Behebung von Störungen, der Einleitung