

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

von Hilfsmaßnahmen für verunfallte oder erkrankte Fahrgäste sowie mit Ereignissen, welche die Alarmierung der Magistratsabteilung 68 – Feuerwehr und Katastrophenschutz, der Magistratsabteilung 70 – Rettungs- und Krankenbeförderungsdienst der Stadt Wien oder der Bundespolizei erfordern, konfrontiert ist.

2. Vorgangsweise nach dem Wiener Katastrophenhilfegesetz

Mit dem Gesetz über Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Katastrophen (Wiener Katastrophenhilfegesetz, LGBl. 8/1978 vom 21. November 1977) wurde die Gemeinde Wien u.a. verpflichtet, zur Verhütung von Katastrophen und zur Vorbereitung der Abwehr und Bekämpfung von Katastrophen einen Katastrophenschutz- und einen Katastrophalarmplan zu erstellen. Als Katastrophe im Sinne dieses Gesetzes ist jedes bereits eingetretene oder noch bevorstehende Ereignis zu verstehen, das durch elementare, technische oder sonstige Auswirkungen geeignet ist, in außergewöhnlichem Umfang Personen oder Sachschäden zu bewirken.

Für die Ausarbeitung und die Weiterführung des Katastrophenschutz- und des Katastrophalarmplanes ist die Magistratsdirektion – Hilfs- und Sofortmaßnahmen (seit Juli 2001 Magistratsdirektion – Krisenmanagement und Sofortmaßnahmen, MD-KS) verantwortlich. Die genannten Pläne stellen eine Zusammenfassung aller für den Bereich der Stadt Wien in Katastrophenfällen vorgesehenen Maßnahmen dar. Seitens der MD-KS wurden verschiedene über Computer abrufbare Checklisten für Szenarien von Katastrophenfällen (z.B. Natur-, Umwelt-, Brand- und Explosions-, Verkehrs-, medizinische und technische Katastrophen) erstellt, die im Ernstfall Unterstützung bei der Krisenbewältigung bieten. Im Fall einer Katastrophe im Bereich der U-Bahn wird der so gen. Einsatzplan Schienenverkehr, ein Teilabschnitt des Kapitels Verkehr, herangezogen.

Übersteigt eine Gefahrensituation im Bereich der U-Bahn einen definierten Schwellenwert (d.h. die Magistratsabteilung 68 kann mit ihren eigenen Ressourcen die Situation nicht mehr bewältigen), hat sie gemäß dem Einsatzplan Schienenverkehr einen Katastrophenvoralarm auszulösen und die Wache Rathaus zu alarmieren. Daraufhin ist von dieser die Katastrophenleitzentrale zu besetzen und der Leiter der MD-KS zu verständigen, der unverzüglich die Einrichtung der Einsatzleitstelle vorzunehmen hat. Mit der folgenden Auslösung des Katastrophenalarmes hat die Magistratsabteilung 68 den Bürgermeister der Stadt Wien zu informieren, welcher lt. dem genannten Katastrophenhilfegesetz Leiter des Katastropheneinsatzes ist. Der Bürgermeister entscheidet über die Einberufung und Zusammensetzung eines Krisenmanagements, welches sich mindestens aus ihm, dem amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Umwelt und dem Magistratsdirektor zusammensetzt. Erforderlichenfalls wird dieser Personenkreis erweitert. Bis zu dessen Zusammentreten leitet der Branddirektor den Katastropheneinsatz. Gegebenenfalls wird die Bevölkerung über die Medien informiert bzw. durch die Auslösung des Alarmsystems (Sirenen) gewarnt.

Dem Ausmaß des Schadensereignisses entsprechend, wird nach einem so gen. Stufenplan der Einsatz der Magistratsabteilung 70 ausgelöst. So wird u.a. ab einer Patientenzahl von 30 der Katastrophenzug (K-Zug) eingesetzt. Dieser umfasst verschiedene Spezialfahrzeuge, welche einen geregelten Organisationsablauf in Form einer Vorortversorgung, Sortierung und Zuteilung der Patienten ermöglichen.

Übersteigt die Anzahl der Patienten 100, ist dem Stufenplan entsprechend die Assistenz weiterer Rettungsorganisationen (Rotes Kreuz, Arbeiter Samariterbund usw.) anzufordern.

3. Der Katastropheneinsatzplan der WIENER STADTWERKE Holding AG und deren Tochtergesellschaften

Für Katastrophen, die in den unmittelbaren Bereichen der Tochtergesellschaften der WIENER STADTWERKE Holding AG (WIENSTROM GmbH, WIENGAS GmbH, WIENER LINIEN GmbH & Co KG, BESTATTUNG WIEN GmbH, FERNWÄRME WIEN GmbH) eintreten könnten, hat die Holding AG einen für alle Tochtergesellschaften geltenden Katastropheneinsatzplan ausgearbeitet und als Konzernrichtlinie für verbindlich erklärt. Nach diesem Plan ist in jedem Fall vorzugehen, auch dann, wenn die Auslösung eines Katastrophenalarms durch die Magistratsabteilung 68 nicht notwendig ist, d.h. sie im Stande ist, mit ihren eigenen Kräften die Situation zu bewältigen.

Im Katastropheneinsatzplan der Holding AG sind die Auslösung eines Katastropheneinsatzes und die Entgegennahme von Katastrophenmeldungen grundsätzlich geregelt. So hat die Auslösung eines Katastropheneinsatzes hinsichtlich der erforderlichen technischen Maßnahmen durch den Kommandanten der eingesetzten Feuerwehrräfte, hinsichtlich der Sicherung von Leben und Gesundheit der Bevölkerung durch den ärztlichen Leiter der Magistratsabteilung 70 zu erfolgen. Im Katastropheneinsatzplan sind rund um die Uhr besetzte Dienststellen der verschiedenen Tochtergesellschaften genannt, die die Weiterleitung der Katastrophenmeldung an den jeweiligen Einsatzleiter besorgen. Für jede Tochtergesellschaft sind weiters die jeweiligen Einsatzbereiche, -leitung, -kräfte und -mittel sowie die zu erfolgenden Benachrichtigungen definiert.

4. Situation und Organisation im Bereich der U-Bahn

4.1 Das Wiener U-Bahnnetz umfasst fünf Linien mit derzeit 86 Stationen und weist eine Gesamtlänge von rd. 62 km auf. Davon werden rd. 33 km in Tieflage (Tunnelbereich), rd. 18 km in Hochlage (Brücken) und rd. 11 km in Niveaulage geführt. Planungen, welche bereits teilweise umgesetzt werden, sehen vor, das Netz um rd. 14 km zu verlängern und 15 neue Stationen zu errichten.

Unter Bedachtnahme auf die genannte bauliche Situation des U-Bahnnetzes zeigte die Analyse möglicher Stör- und Unglücksfälle, dass neben technischen Störungen, einem Wassereintritt im Tunnel, der Entgleisung eines Zuges usw., das Auftreten von Bränden im Tunnelbereich die größte Gefahr für Personen darstellt.

4.2 Vom Beginn des U-Bahnbaues an wurde danach getrachtet, alle Personen vor möglichen Gefährdungen bestmöglich zu schützen. So sind umfassende Maßnahmen im Sinne des vorbeugenden Brandschutzes gesetzt und laufend dem aktuellsten Stand angepasst worden. Diese Maßnahmen umfassen den baulichen, den betriebstechnischen sowie den betrieblichen Brandschutz.

In Bezug auf den baulichen Brandschutz wurden die baulichen Anlagen der U-Bahnstationen jeweils in eine Reihe von Brandabschnitten unterteilt, um einen allfälligen Brand möglichst lange in einem lokalen Bereich zu halten und an einer raschen Ausdehnung zu hindern. Der öffentliche Bereich einer Station ist von den Betriebsräumen durchwegs brandabschnittsmäßig getrennt. Durchgänge zwischen den Brandabschnitten sind durch Brandschutztüren und Leitungen durch entsprechende Abschottungen gesichert. Es wurde danach getrachtet, unbrennbare oder schwer entflammbare Materialien zu verwenden.

Für eine allfällige Evakuierung der Fahrgäste sind bei allen Linien der Wiener U-Bahn sowohl in den Tunnelbereichen als auch auf den übri-

gen Streckenteilen Fluchtwege (so gen. Schutzräume) mit einer Breite von 75 cm angelegt worden. Diese Maßnahme basierte auf der „Vorschrift über Abstände und Abmessungen für Gleisanlagen mit Stromschienen bei U-Bahnen“, die in der letztgültigen Fassung mit Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr am 21. September 1987 genehmigt wurde. Die genannte Vorschrift besagt, dass der Schutzraum „ein sicheres Begehen der Strecke sowie das sichere Vorbeigehen an einem auf der Strecke stehenden Schienenfahrzeug ermöglichen“ muss, wobei „der Transport von Verletzten auf Tragbahren und die Handhabung von Einsatzgeräten zu berücksichtigen ist“.

Nach Angabe der WL wurde eine Evakuierung von Personen mit Tragbahren auf diesen Fluchtwegen getestet, wobei sich die Möglichkeit des Transportes von Verletzten zeigte. Das Konzept wird daher auch bei den baulichen Verlängerungen der U-Bahnlinien beibehalten werden.

Vermerkt sei, dass dort, wo die maximale Weglänge zum nächsten Ausgang größer als 300 m ist, über feste Stiegen zu begehende Notausgänge gemäß der angeführten Vorschrift angeordnet wurden bzw. werden.

Grundsätzlich wird von der WL jedoch danach getrachtet, dass Evakuierungen möglichst nur in Stationsbereichen stattfinden.

Als Einrichtungen des betriebstechnischen Brandschutzes sind Brandmeldeanlagen, Trockenlöschleitungen, spezielle Anlagen für die Brandrauchabsaugung, Handfeuerlöscher u.a.m., installiert worden.

Der betriebliche Brandschutz umfasst alle organisatorischen Maßnahmen, die betriebsbezogen zur Verhütung eines Brandausbruches, zur Durchführung der Löschhilfe sowie zur Erleichterung der Brandbekämpfung beitragen. Wie das Kontrollamt feststellte, wurden von der WL derartige Vorkehrungen im Rahmen der in der Folge aufgezeigten organisatorischen Maßnahmen zur Bewältigung möglicher Ereignisse im Bereich der U-Bahn gesetzt.

4.3 Im Organisationshandbuch der WL sind die Zuständigkeiten der einzelnen Abteilungen festgelegt. Hinsichtlich sicherheits- und betriebstechnischer Belange sind darin vornehmlich der Sicherheitstechnische Dienst, die U-Bahnabteilung, sowie die Betriebsinspektion genannt.

So ist der Sicherheitstechnische Dienst u.a. mit den Angelegenheiten des Katastrophenschutzes und mit der diesbezüglichen Schulung der Mitarbeiter der WL, der Magistratsabteilung 68, der Bundespolizei sowie der Rettungsorganisationen betraut und organisiert auch Katastrophenübungen.

Die U-Bahnabteilung legt sämtliche für die Abwicklung des U-Bahnverkehrs notwendigen Verkehrs- und Betriebsmaßnahmen fest. Teil dieser Abteilung ist die rund um die Uhr besetzte Zentrale Leitstelle, die ausschließlich den U-Bahnbetrieb überwacht und der daher im Fall von Zwischenfällen jeglicher Art besondere Bedeutung zukommt.

Die Betriebsinspektion, welche ebenso wie die U-Bahnabteilung zur Hauptabteilung Verkehr und Betrieb der WL gehört, ist für Sofortmaßnahmen bei Unfällen und Störungen im gesamten Verkehrsnetz der WL (U-Bahn, Straßenbahn, Autobus) zuständig. Im Fall eines Ereignisses verständigt sie Hilfskräfte der WL sowie fremde Einsatzorganisationen, koordiniert die Tätigkeiten der verschiedenen Einsatzzentralen und hat die Unternehmensleitung zu informieren. Diese

Abteilung ist ebenfalls rund um die Uhr besetzt und verfügt über eine direkte Fernsprechverbindung zur Magistratsabteilung 68, zur Bundespolizei sowie zur Magistratsabteilung 70 und betreibt das interne Funknetz der WL.

Die Einschau des Kontrollamtes zeigte, dass die U-Bahnabteilung und die Betriebsinspektion zur Unterstützung ihrer Tätigkeit über Unterlagen verfügen, in denen Vorgangsweisen bei Brand, Hochwasser, Bombenalarm, Giftalarm und Störungen allgemeiner Art geregelt sind. Neben der Allgemeinen Brandschutzvorschrift hat die WL für ihre im Bereich der U-Bahn tätigen Mitarbeiter die "Dienstvorschrift für den Fahrdienst der U-Bahn" und die "Bedienungsanleitung für die Stationsüberwachung U-Bahn" erlassen. Weiters sind in Lernbehelfen und Dienstaufträgen Verhaltensregeln für den Fall des Eintretens der erwähnten Ereignisse festgelegt. So beinhaltet z.B. der Abteilungsauftrag Nr. 22 vom 8. Oktober 1992 Richtlinien für die Räumung der U-Bahnstationen.

4.4 Wie sich aus den erwähnten Unterlagen ergab, kommt der Zentralen Leitstelle sowohl im Normalbetrieb als auch im Falle außergewöhnlicher Ereignisse eine wesentliche Bedeutung zu. Sie ist in einem Stationsbauwerk situiert und stellt jene Stelle dar, bei der von Notrufeinrichtungen aus getätigte Meldungen zusammenlaufen.

Notrufeinrichtungen sind im Bahnsteigbereich jeder U-Bahnstation und in jedem U-Bahnwagen installiert. In den U-Bahnwagen ist eine direkte Kontaktaufnahme mit dem Fahrer möglich. Das Personal der WL ist dazu verhalten, die Leitstelle raschest von außergewöhnlichen Ereignissen im U-Bahnbereich zu unterrichten. Hiezu stehen neben den allgemein benutzbaren Notrufstellen im Bahnsteigbereich sowie den Notrufeinrichtungen im U-Bahnwagen, Fernsprecheinrichtungen im Tunnelbereich und Funkeinrichtungen für das Betriebspersonal zur Verfügung. Auch von den Mitarbeitern der Stationsüberwachungen ist die zentrale Leitstelle im Fall von eigenen bzw. von anderen an sie herangetragenen Wahrnehmungen umgehend fernmündlich bzw. über Funk zu verständigen.

Die Mitarbeiter der Zentralen Leitstelle veranlassen alle nötigen betrieblichen Sofortmaßnahmen, informieren die Fahrgäste über Lautsprecher, die sowohl im Stationsbereich als auch in den U-Bahnwagen installiert sind und nehmen sofort Kontakt mit der Betriebsinspektion auf, die den Bereitschaftsingenieur für den U-Bahnbetrieb alarmieren und über Direktleitungen unverzüglich die notwendigen Einsatzkräfte, wie die Magistratsabteilung 68, die Magistratsabteilung 70, die Bundespolizei usw., verständigt. Je nach Art des Ereignisses werden von der Betriebsinspektion allenfalls auch der Bereitschaftsingenieur der bautechnischen Gruppe oder der Abteilung Stromversorgung verständigt und an den Einsatzort entsandt. Die genannten Bereitschaftsingenieure der WL stehen rund um die Uhr für technische Belange im Einsatzfall zur Verfügung.

In der Zentralen Leitstelle sind auch Mitarbeiter der WIENSTROM GmbH zur elektrotechnischen Betriebsführung der U-Bahn eingesetzt. Im Bedarfsfall setzen diese Mitarbeiter alle notwendigen elektro- und energietechnischen Maßnahmen, die im Zuge der Bewältigung eines Ereignisses erforderlich werden.

4.5 Wie das Kontrollamt im Zuge seiner Prüfung feststellen konnte, kommt es im täglichen Betrieb zu verschiedensten Vorfällen, die von den Mitarbeitern der WL meist routinemäßig bewältigt werden können. Dies liegt u.a. daran, dass die Mitarbeiter der Zentralen Leitstelle

über eine langjährige Praxis im Fahrdienst der U-Bahn und jene der Betriebsinspektion über praktische Erfahrungen in verschiedenen Betriebsbereichen der WL verfügen, sodass für die Bewältigung auftretender Probleme im U-Bahnbereich ein erfahrenes Team zur Verfügung steht.

Dies zeigte sich u.a. an einem Zwischenfall, der sich am 12. Juni 2001 ereignete und für größeres Aufsehen sorgte. Im Verlauf der Abendstunden wurde auf der U-Bahnlinie 1 ausgehend von der Station Keplerplatz bis zur Station Vorgartenstraße von Fahrgästen ein erdgasähnlicher Geruch wahrgenommen. Unmittelbar nach der ersten Meldung verständigte die WL die Magistratsabteilung 68, die Magistratsabteilung 70, die Bundespolizei, die WIENGAS GmbH sowie eigene Einsatzkräfte. Auf Grund des wiederkehrenden Auftretens dieses Geruches und der Möglichkeit der Bildung eines explosiven Gas-Luft-Gemisches wurde der U-Bahnbetrieb auf den Linien 1 und 2 zur Gänze, auf den Linien 3 und 4 teilweise eingestellt. Dies deshalb, weil sich der Geruch in jenen Stationen, in welchen sich mehrere U-Bahnlinien kreuzen, weiter ausbreitete. Die WL räumte lt. ihrer Angabe in Zusammenarbeit mit der Magistratsabteilung 68 und der Bundespolizei 23 U-Bahnstationen und richtete einen Schienenersatzverkehr ein. Eingehende Messungen der WIENGAS GmbH und der Magistratsabteilung 68 zeigten, dass für die Fahrgäste der U-Bahn zu keinem Zeitpunkt eine Gefahr auf Grund des Vorhandenseins von Gas gegeben war. Der planmäßige U-Bahnbetrieb konnte daher in den Morgenstunden des 13. Juni 2001 wieder aufgenommen werden. Wie sich nach einer genauen Untersuchung der WL herausstellte, war der gasähnliche Geruch auf überhitztes Öl im Getriebe eines U-Bahnzuges zurückzuführen.

Obwohl mehrere Tausend Personen von diesem Ereignis betroffen waren, kam es bei der Evakuierung zu keinen Panikreaktionen der Fahrgäste und auch zu keinem Personenschaden.

5. Vergleich der Wiener U-Bahn mit der U-Bahn von München

Die U-Bahn in München ist hinsichtlich ihrer Netzlänge, Bestandsdauer und Ausbaustufen mit der Wiener U-Bahn durchaus vergleichbar. Das Kontrollamt konnte im Zuge einer Besichtigung von Anlagen der U-Bahn in München sowie bei Gesprächen mit Vertretern der dortigen Verkehrsbetriebe und der Feuerwehr feststellen, dass die Sicherheitseinrichtungen gegenüber den Wiener Einrichtungen einen ähnlichen Standard aufweisen. Die Organisation der Benachrichtigung der verschiedenen Einsatzkräfte seitens der Münchner Verkehrsbetriebe erfolgt ebenso über eine zentrale Stelle wie bei der WL. Auch geht das Zusammenwirken der verschiedenen Einsatzkräfte in analoger Weise vonstatten.

Die Einschau in die betriebsinternen Dienstvorschriften betreffend die U-Bahn der Münchener Verkehrsbetriebe zeigte, dass dort – wie bei der WL – die Vorgangsweisen bei verschiedenen Vorfällen geregelt sind.

Um das Zusammenwirken zwischen den Einsatzkräften und den Mitarbeitern der U-Bahn der Stadtwerke München im Ernstfall weiter zu verbessern, werden in regelmäßigen Abständen Übungen durchgeführt. Von der Tatsache, dass es sich lediglich um eine Übung handelt, haben nur die Leiter der U-Bahn, der Leitstelle, sowie jener der Feuerwehr Kenntnis. Somit gehen alle anderen Beteiligten von einem Ernstfall aus. Wie die Vertreter der U-Bahn in München dem Kontrollamt gegenüber versicherten, erlangen alle Beteiligten aus den Auswertungen der nach einer Übung erstellten Protokolle wesentliche Erkenntnisse

über die Kommunikation, die Einsatzzeiten, die Rauchentwicklung, die Fluchtmöglichkeiten, die Brandbekämpfung etc.

6. Resümee des Kontrollamtes aus der gegenständlichen Prüfung

6.1 Bei seiner Einschau stellte das Kontrollamt fest, dass die U-Bahnabteilung, die Betriebsinspektion und auch der Sicherheitstechnische Dienst der WL entsprechend ihrem Aufgabengebiet über Aufzeichnungen betreffend den Katastrophenschutz verfügen.

Aufgefallen ist jedoch, dass im derzeit gültigen Katastropheneinsatzplan der WIENER STADTWERKE Holding AG auf den Erlass der Magistratsdirektion vom 2. Oktober 1972, MD-2538-14/72, (Katastropheneinsatzplan) Bezug genommen wurde. Dieser Erlass regelte vor dem Inkrafttreten des Wiener Katastrophenhilfegesetzes (10. März 1978) die Vorgangsweise im Katastrophenfall im Bereich der Stadt Wien, wurde jedoch wieder aufgehoben. Das Kontrollamt empfahl der WIENER STADTWERKE Holding AG, den Katastropheneinsatzplan diesbezüglich zu berichtigen; diese sagte daraufhin eine umgehende Erledigung zu.

6.2 Der Sicherheitstechnische Dienst der WL führt laufend Schulungen sowohl mit den im U-Bahnbereich tätigen Mitarbeitern der WL als auch mit den externen Einsatzorganisationen, wie der Magistratsabteilung 68, der Magistratsabteilung 70, der Bundespolizei, dem Roten Kreuz u.a., durch. Dadurch werden den Mitarbeitern dieser Organisationen spezielle Sach- und Ortskenntnisse in Bezug auf die U-Bahn vermittelt.

Die WL führt unter Einbeziehung der genannten Einsatzkräfte immer wieder angekündigte Übungen durch. Solche Übungen, bei denen auch Brandrauchversuche erfolgen, finden jedenfalls vor der Eröffnung neuer U-Bahnstückteile statt, zuletzt u.a. in den Stationen des Streckenabschnittes U3-Ost (Abschnitt Erdberg bis Simmering). Hierbei wurden auch das gemeinsame Vorgehen und die Kommunikation zwischen den verschiedenen Einsatzkräften geübt.

Das Kontrollamt empfahl, die Zusammenarbeit mit der Magistratsdirektion – Krisenmanagement und Sofortmaßnahmen weiter intensiv zu gestalten, um auf diesem Weg gegebenenfalls auch neuen Katastrophenszenarien begegnen zu können.

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Mit der Magistratsdirektion – Krisenmanagement und Sofortmaßnahmen ist der Sicherheitstechnische Dienst der WL seit Jahrzehnten in ständigem Kontakt, um gegebenenfalls neuen Bedrohungen wirkungsvoll entgegenzutreten zu können. Diese intensive Zusammenarbeit wird selbstverständlich auch in Zukunft fortgesetzt werden.

WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Prüfung von Werbeaktivitäten

Das Kontrollamt hat in der WIENER LINIEN GmbH & Co KG („WL“) die Werbeaktivitäten einer stichprobenweisen Prüfung unterzogen und hiebei Folgendes festgestellt:

1. Im Rahmen der WIENER STADTWERKE Holding AG („HO“) sind die Bereiche Werbung, Öffentlichkeitsarbeit und Marketing gem. der Geschäftsordnung des Vorstandes, in der die Geschäftsbereiche der einzelnen Vorstandsmitglieder festgelegt wurden, dem Leiter des Geschäftsbereiches Generaldirektion (also dem Generaldirektor) zugeord-