

sätzlichen Positionierungen der Werbekampagne und diversen Zusatzwünschen, wie Qualität der Moderatoren, Einbindung mindestens eines Publikumsmagneten (Top Star). Ein Teil der Zusatzwünsche konnte durch Umschichtungen aufgefangen werden, andererseits gingen die tatsächlichen Mehrkosten zu Lasten des U-Bahn-Kontos, da entsprechende Posten bei den U3-Werbeausgaben eingespart werden konnten.

7.10 Wie die Einschau zeigte, war die WL um Einhaltung der entsprechenden Vergabevorschriften bemüht. Obwohl gerade im Bereich von Marketing und Werbung die Vergleichbarkeit von immateriellen Dienstleistungen oftmals sehr schwierig ist und Aufträge auch unter Zeitdruck zu vergeben sind, wurde dennoch angeregt, künftig auch der formellen Einhaltung der Vergabevorschriften stärkeres Augenmerk zu widmen, um den Prinzipien des freien Wettbewerbes besser nachzukommen.

Die Anregung des Kontrollamtes, auch der formellen Einhaltung der Vergabevorschriften stärkeres Augenmerk zu widmen, deckt sich zur Gänze mit dem Anliegen der WL.

**WIENER LINIEN GmbH & Co KG,
Sicherheitstechnische und bauwirtschaftliche Prüfung des nachträglichen Einbaues von Geschäftslokalen in der U-Bahnstation „Westbahnhof“**

Das Kontrollamt hat den nachträglichen Einbau von zwei Geschäftslokalen in der U-Bahnstation „Westbahnhof“ im Bereich des Zuganges zur U-Bahnlinie 6 einer stichprobenweisen sicherheitstechnischen sowie bauwirtschaftlichen Prüfung unterzogen:

1. Allgemeines

Der Einbau der beiden Geschäftslokale im Gesamtausmaß von rd. 320 m² geht auf ein diesbezügliches Ersuchen der Firma S. aus dem Jahre 1997 zurück.

Der WIENER LINIEN GmbH & Co KG („WL“) kam dieses Ersuchen insofern gelegen, als es durchaus ihrer Intention entspricht, die mitunter weitläufigen Passagenbereiche in den Stationsbauwerken durch den Einbau von Geschäftslokalen, Kiosken etc., zu beleben bzw. einer wirtschaftlichen Nutzung zuzuführen.

Nach Meinung des Kontrollamtes muss dabei jedoch sichergestellt sein, dass durch den nachträglichen Einbau von Anlagen gleich welcher Art insbesondere im Zu- und Abgangsbereich von U-Bahnstationen weder der U-Bahnbetrieb noch die Sicherheit der Fahrgäste und des Personals beeinträchtigt wird.

2. Rechtliche Aspekte nachträglicher Einbauten

Einrichtungen wie Geschäfte, Kioske, Buffets etc., sind im Sinne des § 50 Eisenbahngesetz 1957, BGBl.Nr. 60/57 („EisbG“), als Eisenbahnnebenbetriebe anzusehen, sofern sie überwiegend der Versorgung der Bahnreisenden mit Waren dienen. Der Bau und der Betrieb dieser Einrichtungen unterliegt daher grundsätzlich den Bestimmungen dieses Gesetzes.

Die Bestimmungen der Bauordnung werden nur dann wirksam, wenn es sich bei den zu errichtenden Einrichtungen um so genannte bahnfremde Anlagen im Sinne des § 38 EisbG handelt, wozu allerdings zu bemerken ist, dass bei Bahnhofausbauten, insbesondere bei jenen mit

gemischter Nutzung und fehlender physischer Trennung der Nutzungsbereiche, die systematische Abgrenzung zwischen solchen Anlagen, die den eisenbahnrechtlichen Bestimmungen unterliegen und solchen, die nach dem Landesbaurecht zu beurteilen sind, mitunter auf Schwierigkeiten stoßen kann.

Wie das Kontrollamt diesbezüglich feststellte, zeigte sich dies darin, dass die WL bei der Einreichung um die Baubewilligung für den nachträglichen Einbau derartiger Anlagen nach unterschiedlichen Rechtsmaterien vorging. So erwirkte sie in letzter Zeit für einen Teil der Einbauten eisenbahnrechtliche Baubewilligungen gem. § 14 Abs. 1 EisbG etwa für Einbauten in den Stationen Meidling-Hauptstraße und Museumsquartier-Mariahilfer Straße. Für mehrere Einbauten in der Station Schwedenplatz reichte sie die Bauansuchen bei der Magistratsabteilung 35 (nunmehr Magistratsabteilung 37) hingegen nach § 70 der Bauordnung für Wien („BO“) ein. Für den Einbau einiger Geschäftslöcher in den Stationen Karlsplatz, Schottentor und auch Schwedenplatz erachtete sie eine Bauanzeige nach § 62 BO als ausreichend.

Die Bestimmungen des EisbG sehen unter § 14 vor, dass es im Falle von Erweiterungs- und Erneuerungsarbeiten geringeren Umfanges keiner eisenbahnrechtlichen Bau- und Betriebsbewilligung bedarf, wenn das Eisenbahnunternehmen diese Bauten unter der Leitung einer in § 15 leg. cit. verzeichneten Person ausführt und Rechte oder Interessen Dritter durch das Bauvorhaben nicht berührt werden.

Diese Personen haben gem. § 15 EisbG bestimmte fachliche Erfordernisse zu erfüllen und werden vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie („BM“) auf Antrag in einem nach eisenbahntechnischen Fachgebieten unterteilten Verzeichnis geführt.

Die Beurteilung, ob Erweiterungs- bzw. Erneuerungsarbeiten als geringfügig oder wesentlich zu qualifizieren sind, überträgt das BM als zuständige Eisenbahnbehörde im Regelfall nichtamtlichen Sachverständigen, welchen dabei insofern eine Schlüsselfunktion zukommt, als von ihrer Beurteilung die Entscheidung der Behörde abhängt, ob eine Bewilligungspflicht vorliegt und daher ein so genanntes ordentliches Verfahren abzuwickeln ist oder ob von diesem Erfordernis Abstand genommen wird.

Im Gegensatz zu einem ordentlichen Verfahren, bei dem sich die Behörde bei rechtlichen, technischen und sicherheitsmäßigen Beurteilungen auf eine Reihe von Gutachten amtlicher und nichtamtlicher Sachverständiger, u. a. auch auf jene der Magistratsabteilung 37 – Baupolizei und der Magistratsabteilung 68 – Feuerwehr stützt, liegt im Falle eines Bauvorhabens geringeren Umfanges die Verpflichtung zur Überprüfung der Baupläne sowie die Aufsichtspflicht über die Abwicklung des Vorhabens bei einer einzelnen Person, deren Aufgaben nach der Diktion des EisbG primär auf technische Gesichtspunkte des Eisenbahnbaues gerichtet sind.

Das Kontrollamt geht davon aus, dass nachträgliche Einbauten oder Erweiterungen, deren Umfang bei Betrachtung aus rein eisenbahntechnischer Sicht zwar als geringfügig anzusehen wäre, bei einer umfassenden Betrachtung aber insbesondere dann eine wesentliche Dimension erlangen kann, wenn etwa durch die örtliche Situation einer Erweiterung, eine von ihr ausgehende erhöhte Brandbelastung oder andere wichtige Umstände einen maßgebenden Einfluss auf das Sicherheitskonzept des übrigen Stationsbauwerkes nehmen. Wie diesbezügliche Beobachtungen des Kontrollamtes zeigten, waren bei einem Großteil der in letzter Zeit nachträglich eingebauten Geschäfts-

lokale in U-Bahnbereichen solche das gesamte Stationsbauwerk betreffende Sicherheitsaspekte gegeben.

Das Kontrollamt sah einen Handlungsbedarf insbesondere darin begründet, als durch den vom EisbG legitimierten Verzicht auf ein ordentliches Verfahren bei solchen Bauvorhaben die spezifischen Erfahrungen und Kenntnisse jener amtlichen Sachverständigen der Magistratsabteilungen 68 und 37-U, die insbesondere auf die Erkennung und Abwehr solcher Gefahrenquellen und Risikobereiche spezialisiert sind, in die Beurteilung des Bauentwurfes nicht einfließen.

Um sicherzustellen, dass sämtliche Aspekte der Sicherheit und des Brandschutzes des gesamten Projektumfeldes bei der Beurteilung solcher Vorhaben Berücksichtigung finden, wäre es nach Meinung des Kontrollamtes angezeigt gewesen, bereits bei der Planung bzw. zur Prüfung und Beurteilung des fertigen Bauentwurfes (Einreichplanes) amtliche Sachverständige der Magistratsabteilungen 68 und 37-U beizuziehen.

Da das EisbG im Falle der vom BM als geringfügig eingestuften nachträglichen Erweiterungs- und Ergänzungsbauten keine Bewilligungspflicht vorsieht und es sich in der überwiegenden Anzahl der Einbauten auch nicht um bahnfremde Anlagen handelt, für die nach den Bestimmungen der Landesbauordnung ein Bewilligungsverfahren durchzuführen wäre, konnte das Kontrollamt nur empfehlen, die WL möge bei der Beurteilung der Planung nachträglicher Geschäftseinbauten aus eigenem Willen künftig die Unterstützung amtlicher Sachverständiger, etwa jener der Feuerwehr und der Baupolizei, in Anspruch nehmen.

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Hinsichtlich der Genehmigung nachträglicher Einbauten herrscht derzeit ein Zustand der Rechtsunsicherheit. Es gibt grundsätzliche Diskussionen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und den einzelnen Ländern über die Zuständigkeit für Baubewilligungen bei Baumaßnahmen in Eisenbahnbauwerken, wobei die oberste Eisenbahnbehörde der Ansicht ist, dass derartige Bewilligungsverfahren jedenfalls nach dem Eisenbahnrecht abzuwickeln seien. Aus diesem Grund wurde in den genannten Fällen auch entsprechend vorgegangen.

Die vom Kontrollamt festgestellte unterschiedliche Vorgangsweise der WL bei der Einreichung um die Baubewilligung für den nachträglichen Einbau von Geschäften, Kiosken, Buffets etc., ergibt sich daraus, dass die WL bei Änderungen der Hauptverkehrswege die Einreichungen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gem. § 14 EisbG vornahm. Falls derartige Änderungen nicht gegeben waren, erfolgte keine Einreichung beim Bundesministerium, sondern es wurde bei der Magistratsabteilung 37 eine Genehmigung gemäß der BO eingeholt. Damit wurde u.a. sichergestellt, dass alle Aspekte der Sicherheit und des Brandschutzes Berücksichtigung finden.

Während der gegenständlichen Prüfung durch das Kontrollamt wurde diese Vorgangsweise im Sinne des Kontrollamtes abgeändert, sodass ab sofort alle Geschäftslokaleinbauten bei der Magistratsabteilung 37 gemäß den Bestimmungen der BO (d.h. auch mit Einbeziehung der Magistratsabteilung 68) eingereicht werden.

3. Sicherheitsaspekte bei den Geschäftseinbauten in der U-Bahnstation Westbahnhof

Obgleich sich das Bauvolumen dieser Geschäftseinbauten auf nahezu 1.000 m³ belief und sowohl ihre besondere örtliche Situation sowie der Betrieb mehrerer elektrischer Öfen (z.B. Pizzaofen) und Lagerungen leicht brennbarer Materialien als auch die nicht vernachlässigbaren, mit dem Geschäftsbetrieb verbundenen Menschenansammlungen im Bereich der Hauptfluchtwege des Stationsbauwerkes eine Erhöhung des Gefährdungspotentiales herbeiführen konnten, stuften zwei vom BM eingesetzte nicht amtliche Sachverständige das Vorhaben als geringfügig ein.

Unter Anwendung des § 14 EIsbG und gestützt auf die Beurteilung der beiden Sachverständigen erließ das BM am 30. April 1998 auf Antrag der WL einen Bescheid über den vorgesehenen nachträglichen Einbau der gegenständlichen Geschäftslokale an der genannten Örtlichkeit, worin ausdrücklich festgestellt wurde, dass es hierfür keiner eisenbahnrechtlichen Bau- und Betriebsbewilligung bedurfte.

Die Prüfung ergab, dass die WL die Beibringung des Einreichplanes (Bauentwurfes) der Firma S. als künftige Mieterin mit der Auflage übertrug, hierfür eine bestimmte Architektengruppe heranzuziehen. Sie selbst beschränkte sich auf die Beauftragung der Architektengruppe mit der Detailplanung und nahm auch die Bauabwicklung wahr.

Die von der WL als § 15-Personen eingesetzten und bei dieser beschäftigten Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik bzw. Maschinenbau erhoben gegen die von der Firma S. gelieferten Einreichpläne keinen Einwand, obwohl diese Pläne trotz erheblicher Brandbelastung weder entsprechende Vorkehrungen zur Brandbekämpfung (etwa in Form einer Löschwasserleitung oder einer Sprinkleranlage) noch eine Brandrauchentlüftungsanlage vorsahen. Statt dessen wurde die nachträglich für die beiden Geschäftlokale eingebaute Lüftungsanlage aus Kostengründen in die für den Passagenbereich bestehende Lüftungsanlage eingebunden.

Auf Grund der besonderen Umstände dieses Vorhabens wurden ausreichende Brandschutzanlagen sowohl vom Kontrollamt als auch von den Magistratsabteilungen 68 und 37-U, mit denen die gegenständliche Problematik eingehend erörtert wurde, als unentbehrlich erachtet. Dies vor allem deshalb, weil auf Grund der besonderen örtlichen Situation im Falle eines Brandes die Gefahr einer weiträumigen Verqualmung bestünde.

Ferner stellte das Kontrollamt fest, dass der im Auftrag der Firma S. im Oktober 1997 beigebrachte und dem Antrag um die eisenbahnbehördliche Baubewilligung zu Grunde gelegene Bauentwurf im Zuge der Bauabwicklung in Bezug auf die Ausbildung eines Brandabschnittes in der Weise abgeändert wurde, dass im Brandfall die sichere Fluchtmöglichkeit aus den dem Geschäftsbereich nachgelagerten Betriebsräumen des Stationsbauwerkes nicht mehr gewährleistet war.

So wurde der aus den Betriebsräumen in den Passagenbereich des öffentlichen Fußgängerverkehrs mündende und auch als einziger Fluchtweg dienende Ausgang aus Gründen eines einfacheren Geschäftsbe-

Die vom Kontrollamt angesprochenen Maßnahmen zur Brandbekämpfung wurden beim Einbau der Geschäftslokale in der Station Westbahnhof noch nicht vorgenommen. Die beiden Geschäfte befinden sich nicht im Hauptfluchtweg in der Zwischenpassage, die Löschwasserversorgung erfolgt von dem ca. 50 m weiter liegenden Hydrantenanschluss und die eingebaute Lüftungsanlage entspricht teilweise der Funktion einer Brandrauchentlüftung; daher wurde das gesamte Bauvorhaben nur dem BM gem. § 14 zur Genehmigung vorgelegt.

etriebes – entgegen der ursprünglichen Absicht – nicht als eigener Brandabschnitt, sondern ohne besondere Brandschutzvorkehrungen hergestellt.

Eine Gefährdung des Fluchtweges schien nicht zuletzt dadurch gegeben, dass in den vom genannten Fluchtweg aus zugänglichen Räumen des Geschäftslokales leicht brennbare Gegenstände, wie Verpackungsmaterial, Kartonagen, loses Papier etc., gelagert waren.

Bemerkenswert war die Abminderung der Brandschutzklasse des Fluchtweges auch insofern, als in diesem Fall die Interessen der Sicherheit und des Brandschutzes des Verkehrsbauwerkes offenkundig jenen des privaten Geschäftsbetreibers untergeordnet wurden.

Der § 15-Sachverständige bestätigte in der am 8. September 1999 an das BM abgegebenen Erklärung, dass das Bauvorhaben unter seiner Leitung sach-, fach- und bescheidgemäß ausgeführt worden und es zu keinen besonderen Vorkommnissen während der Bauherstellung gekommen sei. Im Hinblick auf die anstandslosen Ergebnisse der unter seiner Leitung während der Bauherstellung laufend durchgeführten Kontrollen und Überprüfungen und der am 14. Juli 1999 erfolgten Abnahme des fertig gestellten Bauvorhabens erschien ihm ein sicherer Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnverkehr aus der Sicht der Eisenbahntechnik gewährleistet und er verwies daher darauf, dass einer Inbetriebnahme zugestimmt werden könne.

Gegenäußerung des Kontrollamtes:

Hiezu ist festzustellen, dass im Falle eines Brandausbruches im Geschäftslokal Mitarbeiter der WL, die sich in den dahinter liegenden Betriebsräumen aufhalten, mangels gesicherter Fluchtmöglichkeit von Feuer und Rauch eingeschlossen werden könnten.

Der Einbau der beiden Geschäftslokale war in den in der Station aufliegenden Brandschutzplänen, die eine Orientierungshilfe für die Feuerwehr bei der Brandbekämpfung darstellen, zur Zeit der Einschau durch das Kontrollamt im Dezember 2000 – eineinhalb Jahre nach Inbetriebnahme der Verkaufslokale – noch nicht eingetragen.

Diesbezüglich wurde noch im Rahmen der Prüfung angeraten, die Brandschutzpläne auf den aktuellen Stand zu bringen. In Bezug auf die Heranziehung betriebseigener Mitarbeiter zur Erfüllung eisenbahnbehördlicher Funktionen wurde der WL empfohlen, diese Mitarbeiter zu verhalten, künftig den Gesichtspunkten der Sicherheit gebührende Bedeutung beizumessen.

Das Kontrollamt nahm die obigen Feststellungen zum Anlass, die bei nachträglichen Geschäftseinbauten im U-Bahnbereich gegebenenfalls auftretenden Schwierigkeiten mit den Leitern der Magistrateabteilung 68 und der Magistrateabteilung 37 zu erörtern. Die Leiter der beiden Abteilungen vertraten die Auffassung, dass die derzeitige Rechtslage, die im Falle von geringfügigen Erweiterungs- bzw. Ergänzungsbauten eine Einbindung von Amtssachverständigen in das Bewilligungsverfahren nicht vorsieht, sondern die Gesamtverantwortung einer einzelnen Person (§ 15-Person) überträgt, aus Gründen der Sicherheit und des Brandschutzes als unbefriedigend anzusehen ist.

Sie gaben in diesem Zusammenhang ihrer Meinung Ausdruck, dass insbesondere bei Geschäftseinbauten, mit denen eine Erhöhung der

Auf Anregung des Verkehrsarbeitsinspektors wurde im Zuge der Detailplanung die Ausführung des Brandabschnittes – entgegen der ursprünglichen Absicht der WL, den Brandabschnitt bis zur Passage zu führen – geändert. Diese Änderung ergab sich durch Berücksichtigung der tatsächlichen Arbeitsabläufe im Geschäftslokal. Der § 15-Sachverständige der WL schloss sich der Meinung des Verkehrsarbeitsinspektors an und stimmte daher dem korrigierten Plan zu. Es ist jedenfalls anzumerken, dass es auf Grund dieser Änderungen bei einem eventuellen Brand des Lokals zu keiner Gefährdung von Mitarbeitern der WL kommen kann.

Die mit der Erfüllung eisenbahnrechtlicher Funktionen betrauten Mitarbeiter werden – den Anregungen des Kontrollamtes entsprechend – künftig durch rasche Berichtigung und Ergänzung der Brandschutzpläne den Gesichtspunkten der Sicherheit mehr Bedeutung beimessen.

Brandbelastung verbunden ist, die regelmäßige Beiziehung von Amtssachverständigen zur Beurteilung des Bauentwurfes auch dann geboten erschiene, wenn diese Vorhaben vom BM als geringfügige Vorhaben qualifiziert werden. Dabei wiesen sie auf Sicherheitsmängel bei mehreren nachträglich erfolgten Einbauten hin.

Beim Einbau der beiden Geschäftslokale in der U-Bahnstation Westbahnhof betrachteten die Vertreter der beiden Abteilungen das Fehlen von Vorkehrungen zur Brandbekämpfung (z.B. Löschwasserleitung, Sprinkleranlage) sowie einer Brandrauchabsaugung als Sicherheitsmangel, der im Brandfall u.U. gravierende Auswirkungen haben könnte.

Auch sahen sie in dem Umstand, dass im Falle des Geschäftseinbaues in der U-Bahnstation Westbahnhof der einzige Fluchtweg aus den Betriebsräumen der WL keinen ausreichenden Brandschutz aufweist, in Übereinstimmung mit dem Kontrollamt dringenden Handlungsbedarf zur Beseitigung dieses Mangels gegeben.

4. Bauwirtschaftliche Feststellungen

Im Zeitpunkt der Einschau des Kontrollamtes im Frühjahr 2001 waren die Bauarbeiten für das Geschäftslokal in der U-Bahnstation „Westbahnhof“ bereits abgeschlossen, die Leistungen übernommen und der Geschäftsbetrieb im Gange. Lt. den von der WL bearbeiteten Schlussrechnungen betragen die Gesamtkosten für die Realisierung des Bauvorhabens rd. 11,05 Mio.S (*entspricht rd. 0,80 Mio.EUR*), dieser Betrag sowie alle folgenden Beträge inkl. USt.

Die Stahl-, Glas- und Innenausbauten unterwarf die WL im Oktober 1998 gemeinsam einem offenen Verfahren, wobei sie die Erstellung des Leistungsverzeichnisses der schon erwähnten Architektengruppe übertrug und die Durchführung des Ausschreibungsverfahrens sowie die Vergabe der Leistungen selbst wahrnahm.

Die Leistungen umfassten neben der Herstellung von Glas-Wandkonstruktionen sowie von Gipskartonständerwänden auch Wandverkleidungen mit Emailpaneelen, sämtliche für die Errichtung der Geschäftsräume erforderlichen Baumeister- und Ausbuarbeiten, wie Maler-, Anstreicher-, Verfließungs-, Kunststein- und Deckenverkleidungsarbeiten, die Lieferung von Türblättern, des Leitsystems etc.

Bei der gemeinsamen Ausschreibung dieses Leistungsspektrums kam insofern kein zufrieden stellender Preiswettbewerb zu Stande, als bis zum Ende der Angebotsfrist am 1. Oktober 1998 lediglich ein Angebot, nämlich jenes der Firma E., einlangte.

Ohne das Angebot der Firma E. zu öffnen und die Ausschreibung aufzuheben, lud die WL in Übereinstimmung mit den damals gültigen Bestimmungen der Einkaufsordnung der Wiener Stadtwerke in Form eines nicht offenen Verfahrens vier weitere Firmen zur Angebotsabgabe ein. Aus diesem erweiterten Verfahren ging die Firma E. mit ihrem bereits bei der ersten Ausschreibung am 1. Oktober gelegten, aber erst nunmehr geöffneten Angebot in der Höhe von rd. 5,44 Mio.S (*entspricht rd. 0,40 Mio.EUR*) als Billigstbieter hervor und wurde daraufhin mit den Arbeiten beauftragt.

Dies allerdings, obwohl im Zeitpunkt der Angebotsöffnung am 29. Oktober 1998 die mit nur zwei Wochen begrenzte Zuschlagsfrist für das von der Firma E. am 1. Oktober 1998 eingereichte Angebot bereits abgelaufen war und es die WL unterlassen hatte, von dieser das Einver-

ständnis zur Verlängerung der Zuschlagsfrist einzuholen. Ebenso wenig wurde der Umstand gewürdigt, dass die Angebotssumme der Firma E. von rd. 5,44 Mio.S (*entspricht rd. 0,40 Mio.EUR*) um rd. 1,49 Mio.S (*entspricht rd. 0,11 Mio.EUR*), d.s. rd. 40%, über der von der Architektengruppe für diese Leistungen geschätzten Summe von 3,95 Mio.S (*entspricht 0,29 Mio.EUR*) lag.

Nach Meinung des Kontrollamtes lag die Hauptursache für den nicht zufrieden stellenden Preiswettbewerb darin, dass auf Grund der unüblichen Zusammensetzung und der Fülle der in der Ausschreibung enthaltenen unterschiedlichen Leistungen der interessierte Bieterkreis erheblich eingeschränkt war. Die jenseits der Angemessenheit liegenden Angebotspreise der nachträglich eingeladenen Bieter gaben dieses mangelnde Wettbewerbsinteresse ebenfalls deutlich zu erkennen.

Doch auch der Angebotspreis der Firma E., die für die Herstellung von Emailpaneelverkleidungen im Bereich des U-Bahnneubaues im Auftrag der WL bereits vielfach tätig war, konnte nicht als günstig angesehen werden.

Wie auch die Kollaudierungsabteilung der WL, die mit der Prüfung der gegenständlichen Angebote betraut war, feststellte, wäre die Firma allein schon wegen der ungewöhnlichen Höhe des Bruttomittellohnpreises von S 720,- (*entspricht 52,32 EUR*) um Aufklärung aufzufordern gewesen, was die für die Vergabe zuständige Abteilung Fh aus nicht nachvollziehbaren Gründen jedoch unterließ.

Eine Korrektur des Bruttomittellohnpreises ist nur bei offensichtlichen Irrtümern im Angebot möglich. Da der angebotene Bruttomittellohnpreis von S 720,- (*entspricht 52,32 EUR*) noch im Schwankungsbereich üblicher Kalkulationen lag, war eine Änderung aus vergaberechtlichen Gründen nicht zulässig.

Gegenäußerung des Kontrollamtes:

Ein wie im gegenständlichen Fall ungewöhnlich hoher Bruttomittellohnpreis lässt auf überhöhte Preise im Angebot des Bieters schließen, was zwingend zur Aufklärung der Preisgestaltung hätte führen müssen. Abgesehen davon kann vergaberechtlich eine Korrektur des Bruttomittellohnpreises – im Gegensatz zu einer Korrektur von Einheits-, Pauschal- oder Regiepreisen – sehr wohl vorgenommen werden, was zur Vermeidung überhöhter Preise in allfälligen Zusatzangeboten auch geboten gewesen wäre.

Das von der Architektengruppe erstellte Leistungsverzeichnis bot auch Möglichkeiten für eine spekulative Preisbildung. Diese bestanden darin, dass das Leistungsverzeichnis 136 Positionen enthielt, wovon zur Erbringung der Leistungen jedoch 82 Positionen im Betrag von rd. 1,50 Mio.S (*entspricht rd. 0,11 Mio.EUR*) entbehrlich waren.

Bemerkenswert war in diesem Zusammenhang, dass die gegenständlichen Stahl-, Glas- und Innenausbauarbeiten letztlich mit jenem Betrag in der Höhe von rd. 3,95 Mio.S (*entspricht rd. 0,29 Mio.EUR*) abgerechnet wurden, wie er in der von der Architektengruppe im Auftrag der WL erstellten Kostenschätzung ausgewiesen war.

Mängel im Leistungsverzeichnis zeigten sich auch darin, dass bei verschiedenen Positionen auf andere Positionen verwiesen wurde, die entweder nicht vorhanden, nicht näher definiert waren oder in diesem Zusammenhang nicht angewendet werden konnten.

Derartige Mängel beeinträchtigen die Verständlichkeit der Leistungsbeschreibung erheblich und führen erfahrungsgemäß zu höheren Angebotspreisen. Im gegenständlichen Fall hatten die Unklarheiten in der Ausschreibung zur Folge, dass die mit den Arbeiten beauftragte Firma E. in einem Begleitschreiben zu ihrem Angebot mitteilte, dass sie gezwungen gewesen sei, die Beschreibung von rd. 20 Positionen für ihre Angebotskalkulation nach eigenem Ermessen zu interpretieren.

Wie die Prüfung ergab, unterließ es die WL, diese auf Annahmen des Bieters beruhenden Auslegungen auf ihre Übereinstimmung mit dem Ausschreibungsprojekt sowie auf die Vergleichbarkeit mit den übrigen Angeboten zu prüfen, obwohl sie seitens der Kollaudierungsabteilung im Rahmen der Angebotsprüfung auch auf dieses Erfordernis hingewiesen worden war.

Die Abteilung Fh ließ auch unbeachtet, dass die Firma E. in ihrem vorerwähnten Begleitschreiben wohl die Absicht bekundete, für vier Leistungsgruppen Subunternehmer heranziehen zu wollen, diese entgegen den Ausschreibungsbedingungen bei der Angebotsöffnung aber nicht namhaft gemacht hatte.

Basierend auf dem von der Architektengruppe im Auftrag der Firma S. erstellten Bauentwurf vom Oktober 1997 erarbeitete die Abteilung Fh der WL ein Lüftungskonzept, das sie im Juli 1998 gemeinsam mit den Sanitärinstallationsarbeiten einem nicht offenen Ausschreibungsverfahren unterwarf. Aus diesem Verfahren ging die Firma O. mit einer Angebotssumme von rd. 2,10 Mio.S (*entspricht rd. 0,15 Mio.EUR*) als Bestbieter hervor.

Im Zuge der Ausführung der Lüftungsinstallation erwies sich eine Projektänderung insofern als notwendig, als die ursprüngliche Führung der Lüftungskanäle im Deckenzwischenraum wegen dort befindlicher Stahlbetonträger nicht realisierbar war.

Wie die WL dazu mitteilte, habe sie vor der Erstellung des Lüftungskonzeptes zwar diesbezügliche Erkundungen durchgeführt, doch sei die Lage der Stahlbetonträger aus den vorhandenen Plänen nicht ersichtlich gewesen. Um die tatsächlichen Verhältnisse zu eruieren, seien die abgehängten Zwischendecken nur punktuell geöffnet worden, wobei ebenfalls keine störenden Hindernisse für die Leitungsführung vorgefunden worden seien.

Die geänderte Leitungsführung in den Kollektorgängen unterhalb des Bahnsteiges der Linie U6 verursachte Mehrkosten von insgesamt rd. S 220.000,- (*entspricht rd. 16.000,- EUR*), die seitens der Abteilungsleitung auch genehmigt wurden. Abgesehen davon verzögerte sich aber der Fertigstellungstermin von ursprünglich September 1998 um rd. sieben Monate bis Mai 1999.

Das Kontrollamt war sich der oft nicht vorhersehbaren Schwierigkeiten bei nachträglichen Einbauten in bestehende Anlagen durchaus bewusst und beschränkte sich in diesem Zusammenhang daher lediglich auf die Anregung, künftig einer umfassenden Bestandsaufnahme noch mehr Bedeutung beizumessen, zumal derartige Überraschungen im Bausehen, wie sie im gegenständlichen Fall auftraten, durchaus geeignet sein können, ein Projekt zur Gänze zum Scheitern zu bringen.

5. Mietvertrag

In dem zwischen der WL einerseits und der Firma S. andererseits am 21. April 1999 abgeschlossenen Mietvertrag wurde u.a. vertraglich vereinbart, dass jede gänzliche oder teilweise entgeltliche oder unentgeltliche Untervermietung, Weitergabe oder sonstige Überlassung des Mietgegenstandes an Dritte unzulässig ist.

Entgegen dieser Bestimmung schloss die Firma S. mit der Firma Z. am 1. Dezember 1999 einen Untermietvertrag über eines der beiden Geschäftslokale im Ausmaß von rd. 120 m² und überließ dieser Firma das Geschäftslokal für Zwecke des Lebensmittelhandels.

Auf Grund der Erfahrungen, die die Architektengruppe im U-Bahnbau aufweist, schien eine exakte Überprüfung entbehrlich. Künftig werden Leistungsverzeichnisse, die im Auftrag der WL erstellt werden, einer genauen Prüfung unterzogen.

Auf Grund einer nach der Angebotsöffnung erfolgten telefonischen Urgenz durch die WL wurden mit Schreiben vom 10. November 1998 die Subunternehmer nachgemeldet.

Der Anregung des Kontrollamtes folgend, wird die WL in Zukunft – abhängig von den jeweiligen Kosten – umfassende Bestandsaufnahmen durchführen, um Schwierigkeiten bei nachträglichen Einbauten vorzubeugen.

Seitens des Kontrollamtes wurde empfohlen, diesbezüglich mit der Firma S. in Kontakt zu treten und eine vertragliche Klärung der Angelegenheit herbeizuführen.

Es ist richtig, dass in dem mit der Firma S. abgeschlossenen Mietvertrag ein Untermietverbot enthalten ist. Die Firma S. ersuchte nachträglich um die Genehmigung einer Untervermietung, die von der Geschäftsführung der WL mündlich deshalb erteilt wurde, weil die Haftung für Mietzins, Schäden u.dgl., bei der sehr solventen Firma S. verbleibt, sodass eine Verschlechterung der Ertragsaussichten nicht gegeben war. Es ergaben sich für die Firma S. keine Vorteile aus der Untervermietung und der davon betroffene Mietgegenstand wurde wieder belebt.

Die WL nimmt den Kontrollamtsbericht zum Anlass, den Mietvertrag entsprechend abzuändern.

**WIENER LINIEN GmbH & Co KG,
Umgestaltung und Belebung der historischen Stadtbahnbögen im
Rahmen des Projektes „URBION“**

Das Kontrollamt hat die von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Rahmen des Projektes „URBION“ getroffenen Maßnahmen zur Umgestaltung und Belebung der historischen Stadtbahnbögen einer Prüfung unterzogen.

1. Allgemeines

1.1 Zunehmendes Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Umweltbelastungen im Bereich des „Westgürtels“, der sich vom Lerchenfelder Gürtel über eine Länge von rd. 4 km bis zum Währinger Gürtel erstreckt, trugen maßgeblich zur Abnahme der Wohnqualität und der Investitionsbereitschaft in diesem Bereich bei. Die geschwächte Wirtschaftsstruktur, die vernachlässigte Bausubstanz und die soziale Segregation verliehen dem Gürtel sowie angrenzenden Teilen der Bezirke 6 bis 9 sowie 15 bis 18 im Laufe der Zeit ein Image, das die Abwanderungstendenzen und die Schließung von Geschäften noch beschleunigte.

Die Stadt Wien unternahm bereits seit mehr als 15 Jahren eine Reihe von Planungsinitiativen, um für diese rd. 626 ha umfassende Problemzone eine Verbesserung zu erreichen. Diese mündeten im Jahre 1995 darin, dass die Wiener Landesregierung bei der Europäischen Union einen Antrag um Gewährung von Fördermitteln für das Projekt „URBAN Wien Gürtel Plus“ stellte. Gegenstand des Projektes war die Verbesserung der Lebens- und Umweltqualität sowie für die Schaffung von Arbeitsplätzen im Gürtelraum im Bereich vom Lerchenfelder Gürtel bis zum Währinger Gürtel und Teilen der angrenzenden Bezirke.

Für die Realisierung des Gesamtprojektes wurde ein Kostenrahmen von rd. 495 Mio.S (*entspricht 35,97 Mio.EUR*) präliminiert. Die Europäische Union gewährte auf Grund des Antrages der Wiener Landesregierung dafür einen Zuschuss von rd. 166 Mio.S (*entspricht 12,06 Mio.EUR*). Ein Betrag von rd. 253 Mio.S (*entspricht 18,39 Mio.EUR*) wurde vom Land Wien, weitere rd. 76 Mio.S (*entspricht 5,52 Mio.EUR*) wurden vom Bund beigesteuert. Für die Realisierung wurde der Zeitraum von 1995 bis 2001 veranschlagt.