Zu den zur Aufrechterhaltung eines sicheren Zustandes des Gleisbereiches der Straßenbahn erforderlichen Maßnahmen zählt u.a. die Sanierung oder Neuherstellung des Unterbaues. Diese Leistung wird regelmäßig an Kontrahenten auf der Grundlage von Rahmenverträgen vergeben, wobei es die WIENER LINIEN GmbH & Co KG (WL) unterlassen hatte, die zuletzt im Jahr 2001 vorgenommene Vergabe nach den Bestimmungen des Wiener Landesvergabegesetzes (WLVergG) mit einer EU-weiten Ausschreibung durchzuführen. Künftig wird die Gesellschaft derartige Vergaben jedenfalls nach einer EU-weiten Ausschreibung vornehmen.

Die bauwirtschaftliche Prüfung von vier Projekten in verschiedenen Wiener Gemeindebezirken gab zu keinen Beanstandungen Anlass.

1. Projektorganisation für die Erhaltungsmaßnahmen der Gleisanlagen der Straßenbahn

1.1 Innerhalb der WL ist die Abteilung Bahnbau für die Aufrechterhaltung eines sicheren Zustandes der Gleis- und der zugehörigen Nebenanlagen der Straßenbahn sowie für die daraus resultierenden Instandsetzungsarbeiten zuständig.

1.2 Die WL erstellt jedes Jahr einen Voranschlag, in den u.a. die Vorschläge zur Erneuerung bzw. Regulierung von Gleisanlagen aufgenommen werden. Die Umsetzung dieser Vorschläge richtet sich nach der Dringlichkeit und den budgetären Möglichkeiten. Der Voranschlag baut auf Begehungen der Strecken durch Mitarbeiter der WL, die sowohl mit der Erhaltung als auch mit dem Neubau der Straßenbahngleisanlagen betraut sind, auf. Bei den Ortsaugenscheinen wird jedenfalls festgestellt, ob ein Streckenabschnitt zu sanieren ist, was u.a. vom Abrieb und eventuellen Verwindungen der Gleise sowie dem Zustand des Unterbaues abhängt.

1.3 Das von der Abteilung Bahnbau betreute Wiener Straßenbahnnetz ist in neun "Strecken" unterteilt. Im Falle einer Sanierung oder Neuherstellung des Gleisbereiches der Straßenbahn fallen nach der Vornahme der erforderlichen Abbrucharbeiten vor allem die Neuherstellung oder Sanierung des Unterbaues, ein Vorrichten bzw. Konfek-

tionieren von Schienen- und Weichenanlagen sowie deren Einbau und das Versetzen von Stahlbeton-Großflächenplatten zur Befahrbarmachung für Straßenfahrzeuge an.

Die Herstellung des Unterbaues wird seitens der WL regelmäßig an Firmen (Kontrahenten) auf der Grundlage von Rahmenverträgen vergeben. Die Konfektionierung der im Wege eines Lieferauftrages beschafften Schienen in mehreren Metern langen Abschnitten zwecks passgenauem Versetzen vor Ort sowie das Vorrichten von Kreuzungs- und Weichenanlagen erfolgen durch die Abteilung Oberbauwerkstätte der WL. Der Einbau dieser Anlagenteile wird in der Regel vom Eigenpersonal der WL vorgenommen.

1.4 Die im Zuge der Sanierung eines Gleisbereiches ausgebauten Stahlbeton-Großflächenplatten werden - soweit dies möglich ist, d.h. zum Teil - wieder verwendet. Für die Herstellung und Lieferung neuer Stahlbeton-Großflächenplatten unterhält die WL einen Rahmenvertrag mit einem Fertigteilwerk. Der Einbau dieser Platten erfolgt grundsätzlich ebenfalls durch Eigenpersonal der WL.

2. Rahmenverträge über die Gleisbauarbeiten

2.1 Zum Zustandekommen der Rahmenverträge über die Gleisbauarbeiten, die vor allem die Herstellung des Unterbaues zum Inhalt haben, stellte das Kontrollamt fest, dass diesbezüglich zuletzt im März 2001 für die neun Strecken des Straßenbahnnetzes getrennte Vergabeverfahren, u.zw. (zweistufige) Verhandlungsverfahren mit vorheriger öffentlicher Erkundung des Bewerberkreises unter dem Titel "Rillen- und Vignolgleisbauarbeiten" stattfanden. Die Ausschreibungen erfolgten unter Bekanntmachung in nationalen Publikationsmedien auf der Grundlage des Vergabehandbuches der WIENER STADTWERKE Holding AG im Zusammenhang mit der ÖNorm A 2051, was für Bauaufträge bis 5 Mio.EUR (ohne USt) möglich war. Als so genannter Sektorenauftraggeber hatte die WL die Möglichkeit, zwischen dem offenen Verfahren, dem nicht offenen Verfahren und dem zweistufigen Verhandlungsverfahren zu wählen.

Die Vertragsdauer wurde mit zwei Jahren vorgegeben, wobei sich die WL auch die Option auf eine Vertragsverlängerung um weitere zwei Jahre vorbehielt. Die letztlich auf

der Grundlage der Ausschreibungsergebnisse (Angebotspreise) zu Stande gekommenen Vergabesummen für zwei Jahre (2001 und 2002) bewegten sich - lt. einer Aufstellung der WL unter Berücksichtigung von Leistungen durch Eigenpersonal - je nach "Strecke" zwischen rd. 815.200,-- EUR und 2.591.500,-- EUR. Für die neun "Strecken" des Straßenbahnnetzes ergab sich ein Betrag von rd. 17.514.900,-- EUR (ohne USt).

2.2 Nach Ansicht des Kontrollamtes hätte die WL wissen müssen, dass auf Grund der im Ausschreibungszeitpunkt doch absehbaren Überschreitung des Schwellenwertes von 5 Mio.EUR eine EU-weite Ausschreibung gemäß den Bestimmungen des damals geltenden WLVergG durchzuführen gewesen wäre. So schrieb § 3 Abs 1 WLVergG vor, dass Aufträge nicht aufgeteilt werden dürfen, um Bestimmungen über die Schwellenwerte zu umgehen. Gemäß der aus § 7 Abs 2 abzuleitenden so genannten Losregelung wären die für die Vertragsdauer von zwei Jahren zuzüglich der optionalen Vertragsverlängerung von weiteren zwei Jahren zu erwartenden - geschätzten - Auftragssummen für die neun "Strecken" für die Ermittlung des Schwellenwertes zusammenzurechnen gewesen. Dies gemäß den Erläuterungen zum WLVergG auch deshalb, weil die Ausschreibungen von einer Stelle (Abteilung Bahnbau) erfolgten, es sich um gleichartige Leistungen handelte und zur Erbringung ein im Wesentlichen identischer Unternehmerkreis infrage kam, was eindeutig für einen Zusammenhang und damit für die Zusammenrechnung der Auftragssummen der "Strecken" sprach.

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:
Zum damaligen Ausschreibungszeitpunkt war die WL gemeinsam mit dem Beschaffungsreferat der WIENER STADTWERKE Holding AG und einem externen Berater der Meinung, es sei zulässig, jede Strecke als eigenes Bauwerk zu betrachten. Deshalb wurde eine EU-weite Ausschreibung als nicht zwingend erachtet.

2.3 Ab 1. Juli 2003 ist u.a. auch von der WL das Bundesvergabgesetz 2002 (BVerG 2002) anzuwenden, das hinsichtlich der Schwellenwertberechnung, d.h. zur Entscheidung, ob eine Vergabe nach den Bestimmungen des Oberschwellenbereiches (d.h. EU-weite Ausschreibung) oder nach jenen des Unterschwellenbereiches zu erfolgen

hat, dem WLVergG analoge Vorschriften enthält. Die WL wird künftig auch bei Vergabeverfahren zur Erlangung von Rahmenverträgen für die einzelnen "Strecken" die Bestimmungen des BVergG 2002 streng zu beachten und Umgehungen dieser Bestimmungen zu vermeiden haben.

Die WL schließt sich nunmehr der Meinung des Kontrollamtes an und wird in Zukunft diesen Auftragsgegenstand EU-weit ausschreiben.

3. Planung, Herstellung und Lieferung von Stahlbeton-Großflächenplatten

3.1 Vor rd. 20 Jahren war die WL dazu übergegangen, die Fahrbahnoberfläche im Bereich der Gleisanlagen der Straßenbahn zur Befahrbarmachung für Straßenfahrzeuge mit Stahlbeton-Großflächenplatten zu versehen, anstatt eine Pflasterung mit Granitsteinen bzw. mit Betonsteinen herzustellen.

Bei diesen Großflächenplatten handelt es sich um Betonplatten von rd. 15 cm Stärke mit geringer Bewehrung, wobei unterschiedlichste Formate Verwendung finden. Die in einem Beton-Fertigteilwerk erzeugten Platten werden mittels Lastkraftwagen und unter Zuhilfenahme eines Ladekrans auf ein Splittbett verlegt. Sie bilden eine Ebene mit der Schienenoberkante und befinden sich sowohl zwischen den Gleisen der Straßenbahn als auch in den Flächen zwischen Gleispaaren sowie in den Randbereichen außerhalb der Rillengleise. Hinsichtlich der Form müssen die Platten den örtlichen Gegebenheiten angepasst werden. Demzufolge existieren einige Typen von Standard-Großflächenplatten in rechteckiger Form, die in geraden Bereichen verlegt werden, aber auch zahlreiche verschiedene Sonderplatten in Bogen- oder Trapezform sowie in Form unregelmäßiger Vielecke, die in Weichen- und Kreuzungsbereichen Verwendung finden. Lt. Angabe der WL ist die Bestandsdauer der Großflächenplatten - in Abhängigkeit von deren Befahrung - mit rd. 15 Jahren begrenzt.

3.2 Bevor die Produktion neuer Großflächenplatten in Auftrag gegeben wird, erstellt ein von der WL beauftragtes Ziviltechnikerbüro (siehe hiezu Pkt. 3.5) auf der Grundlage örtlicher Begehungen bzw. gemäß den Bestandsplänen der Gleisanlagen einen so ge-

nannten Plattenteilungsplan. In diesem Plan werden sowohl die vorhanden und die zur Wiederverwendung vorgesehenen als auch die neuherzustellenden Großflächenplatten dargestellt.

Standardplatten in rechteckiger Ausführung können meist wieder Verwendung finden und werden während der Gleisbauarbeiten zwischengelagert. Die übrigen ausgebauten und für eine Wiederverwendung im Gleisbereich nicht mehr geeigneten Platten gehen entweder zur Entsorgung an ein Recyclingwerk oder werden kostenlos an Interessierte abgegeben, die die Platten in der Regel direkt von der Baustelle abholen. Letzteres hat den Vorteil, dass für die WL keine Transport- und Entsorgungskosten anfallen. Wie das Kontrollamt anlässlich einer im Jahr 2000 durchgeführten Prüfung festgestellt hatte, wurden damals seitens der WL keine Aufzeichnungen über die Anzahl der an Dritte kostenlos abgegebenen Großflächenplatten geführt (s. TB 2000, S. 436). Die vorgenommene stichprobenweise Einschau ergab, dass die WL nunmehr über baustellenbezogene Aufzeichnungen bezüglich der Abgabe der Platten verfügte.

3.3 Allerdings hatte das Kontrollamt im Jahr 2000 in diesem Zusammenhang auch angeregt, die Verwertung der Platten insofern zu optimieren, als die nicht mehr brauchbaren Platten beispielsweise in der Recycling-Börse-Bau (ein Informationssystem über abzugebende Bauelemente bzw. Baustoffe im Internet) offeriert werden könnten. Entgegen ihrer damaligen Erklärung kam die WL dieser Empfehlung nicht nach und argumentierte dies dahingehend, dass die rechteckigen Standardplatten ohnedies Absatz finden würden und für gebogene bzw. vieleckige Platten kein Interesse bestünde.

Das Kontrollamt hatte es für zweckmäßig erachtet, zumindest einen Versuch zu unternehmen, ob sich nicht doch über die Recycling-Börse-Bau Interessenten auch für gebogene bzw. vieleckige Platten finden lassen und u.U. Standardplatten gegen ein angemessenes Entgelt Absatz finden.

> Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass Interesse ausschließlich an geraden regelmäßigen, jedoch nicht an gebogenen oder trapezförmigen Platten besteht. Da nicht wiederverwendbare

Platten entweder direkt von der Baustelle von Dritten abgeholt oder diese von dort sofort in das Recyclingwerk transportiert werden, gibt es keine Lagerflächen.

Im Fall eines Angebots über die Recycling-Börse-Bau würden aber für den Zeitraum der Angebotsfrist Lagerflächen benötigt werden. Neben diesen Lagerkosten kämen zusätzlich Transportkosten (Baustelle - Lager - Recyclingwerk) dann zum Tragen, wenn die Platten von keinem Dritten abgenommen werden. Deshalb werden unregelmäßige Platten weiterhin direkt in einem Recyclingwerk entsorgt werden.

3.4 Die Firma M. hat sich als Hersteller von Fertigteilen aller Art auch auf die Erzeugung von Stahlbeton-Großflächenplatten spezialisiert und seit vielen Jahren die Marktführung auf diesem Gebiet im Wiener Raum übernommen. Obwohl die WL - zuletzt im Jahr 2002 - drei EU-weite offene Verfahren nach den Bestimmungen des WLVergG über die Herstellung und Lieferung von Stahlbeton-Großflächenplatten zur Abdeckung des Bedarfes im gesamten Streckennetz der Wiener Straßenbahn durchführte, legten lediglich jeweils zwei Firmen Angebote, wobei die Firma M. als Billigstbieter hervorging. Anlässlich seiner Einschau im Jahr 2000 konnte das Kontrollamt noch konstatieren, dass sich an solchen Ausschreibungen immerhin fünf Firmen beteiligt hatten, wenngleich auch damals die Firma M. die billigsten Angebote legte und daher den Zuschlag erhielt. Das Kontrollamt gab daher seiner Ansicht Ausdruck, dass versucht werden sollte, bei Vergaben der Leistungen für das Herstellen und Liefern von Großflächenplatten den Wettbewerb zu fördern.

In den mehr als 20 Jahren, in denen die WL die Fahrbahnoberflächen im Bereich der Gleisanlagen der Straßenbahn sowohl im Zuge von Erneuerungsarbeiten als auch bei Neubauten mit Betonplatten ausführt, hat sich die Anbieterstruktur insofern geändert, als immer weniger qualifizierte Bewerber in der Lage sind, sich auf diesem Markt zu behaupten. Zum einen stellen diese Platten Ni-

schenprodukte dar, zu deren Herstellung ein Unternehmen massive Erstinvestitionen für eine adäquate Maschinenausstattung zu tätigen hat. Zum anderen verringert sich das Marktvolumen dieser Produkte mit der stetig sinkenden Nachfrage der WL, da immer weniger Flächen - nicht zuletzt auf Grund der hohen Lebensdauer und Wiederverwertung der Platten - zur Ausschreibung gelangen. Seitens potenzieller Anbieter wurde der WL immer wieder Interesse an einer Ausschreibungsteilnahme bekundet. Die erwähnten Parameter dürften aber letztlich unüberwindliche Marktbarrieren dargestellt und auch bestehende Anbieter mitunter gezwungen haben, die Produktion einzustellen. In Zukunft könnte sich jedoch durch die EU-Erweiterung wieder ein größerer Bieterkreis ergeben. Vor diesem Hintergrund wird der Markt genau beobachtet werden.

3.5 Wie bereits erwähnt, bedient sich die WL für die Bestandsaufnahme der Stahlbeton-Großflächenplatten in einem zur Sanierung geplanten Gleisbereich sowie für die Ausarbeitung von Verlegeplänen (Plattenteilungspläne) eines Ziviltechnikerbüros, wobei bislang nur ein einziges Büro im Wege der Direktvergabe beauftragt wurde. Aus den diesbezüglichen Bestellscheinen war ersichtlich, dass sich im Jahr 2002 eine Gesamtauftragssumme von rd. 109.000,-- EUR und im Jahr 2003 eine solche von rd. 65.000,-- EUR (ohne USt) ergeben hatte.

Die im Zeitpunkt der zitierten Vergaben geltenden Bestimmungen des Vergabehandbuches der WIENER STADTWERKE Holding AG sahen für Vergaben immaterieller Dienstleistungen (somit u.a. für Planungsleistungen) bis zu einem geschätzten Auftragswert von 100.000,-- EUR ohne USt die Möglichkeit der Durchführung eines Verhandlungsverfahrens mit nur einem Unternehmer vor. Auf Grund des Umstandes, dass wohl nicht genau abgeschätzt werden konnte, ob dieser Wert überschritten wird, was im Jahr 2002 eingetreten ist, hätte die WL im Sinne des Grundsatzes des freien und lauteren Wettbewerbs sowie zur Verhinderung einer Monopolstellung eines Unterneh-

mers zumindest einstufige Verhandlungsverfahren mit mehreren Unternehmen durchführen können.

Nunmehr wird die WL nach dem für sie ab 1. Juli 2003 in Kraft getretenen BVergG 2002 vorzugehen haben, das Direktvergaben nur bis zu einem Wert von 20.000,-- EUR (für geistig-schöpferische Dienstleistungen, unter die die gegenständlichen Planungsleistungen wegen der fehlenden schöpferischen Komponente jedoch nicht einzustufen sind, bis 30.000,-- EUR) zulässt.

4. Stichprobenweise bauwirtschaftliche Prüfung von vier Gleisbauprojekten

Das Kontrollamt hat vier von der WL abgewickelte Projekte von Gleisbauarbeiten, die auch Sanierungen im Bereich von Haltestellen beinhalteten, einer stichprobenweisen bauwirtschaftlichen Prüfung unterzogen. Es handelte sich um Projekte in Wien 23 mit Kosten von rd. 1.104.100,-- EUR, Wien 18 mit Kosten von rd. 1.501.000,-- EUR und zwei Projekte in Wien 15 mit Kosten von rd. 795.000,-- EUR bzw. rd. 575.000,-- EUR (ohne USt). Die Maßnahmen waren aus erhaltungstechnischen Gründen notwendig geworden.

In den Übernahmeprotokollen der WL der genannten Projekte war vermerkt, dass die Ausführung der obgenannten Baustellen ohne Mängel abgeschlossen wurde, was sich auch bei Ortsaugenscheinen des Kontrollamtes im Herbst 2003 zeigte. Die Einschau des Kontrollamtes in die Abrechnungsunterlagen ergab ebenfalls keinerlei Auffälligkeiten.