

Republik Österreich

**TÄTIGKEITSBERICHT
DES RECHNUNGSHOFES**

in bezug auf die
Bundeshauptstadt Wien

Verwaltungsjahr 1995

Hinweis für die Staatsdruckerei

Bitte auf der Innenseite des Umschlagbogens drucken:

Bisher sind erschienen:

REIHE WIEN

1996/1

Wahrnehmungsbericht des Rechnungshofes über die Personalangelegenheiten der Pflichtschullehrer in der Bundeshauptstadt Wien

1996/2

Wahrnehmungsbericht des Rechnungshofes über die Planung und die Errichtung der Karawankenautobahn

Auskünfte

Rechnungshof

1033 Wien, Dampfschiffstraße 2

Telefon: (00 43 1) 711 71-8466 oder 8225

Fax: (00 43 1) 712 49 17

**Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes
in bezug auf die
Bundeshauptstadt Wien**

Verwaltungsjahr 1995

Inhaltsverzeichnis

Absatz/Seite

ALLGEMEINER TEIL

Vorbemerkungen 1, 2/1

Hauptprobleme der öffentlichen Finanzkontrolle in allen Bundesländern

Projektmanagement in der kommunalen Verwaltung

Problemstellung 3.1/2

Projektmanagement in der Stadt Wels

 Entwicklung 3.2/3

 Tiefgarage Kaiser-Josef Platz 3.3/3

Ausblick 3.4/4

BESONDERER TEIL

Bereich der Bundeshauptstadt Wien

Unerledigte Anregungen aus Vorjahren 4/5

Verwirklichte Empfehlungen 5/12

Prüfungsergebnisse

**Trassenfindung für einen Abschnitt der A 9
Pyhrn Autobahn in Oberösterreich**

Allgemeines 6.1/13

Ersuchen um Beurteilung 6.2/13

Nutzwertanalyse 6.3/13

Unterflurlösung 6.4/14

Flughafen Wien AG, Schwechat

Kurzfassung des Prüfungsergebnisses	–/15
Prüfungsablauf und -gegenstand	7.1/16
Rechtsverhältnisse	7.2/16
Finanzwirtschaft	
Allgemeines	7.3/17
Vermögens- und Kapitalstruktur	7.4/17
Ertragslage	7.5/17
Strategische Planung	7.6/17
Beteiligungen	
Allgemeines	7.7/18
Konzernstrategie	7.8-7.9/18
Beteiligungen an den Immobilientochtergesellschaften	7.10/19
Beteiligung an der Corvin Hotel Airport Plaza Errichtungs- und Betriebsgesellschaft mbH	7.11-7.14/19
Luftverkehrsbereich (Aviation)	
Verkehrsdatenentwicklung	7.15/21
Tarifpolitik	7.16/21
Umsatz- und Kostenentwicklung	7.17/21
Allgemeine Luftfahrt (General Aviation)	7.18-7.20/22
Non-Aviation-Bereich	
Allgemeines	7.21/23
Vergaben im Einkaufs- und Gaststättenbereich	7.22/23
Investitionen	
Allgemeines	7.23/24
Investitionsvolumen	7.24/24
Masterplanentwicklung	7.25/24
Investitionsausschuß	7.26/24
Baufachbeirat	7.27/24
Wirtschaftlichkeitsprüfungen	7.28/25
Genehmigung	7.29/25
Kontrolle durch den Aufsichtsrat	7.30/25
Investitionsverfolgung	7.31/26
Entwurfsplanung	7.32/26
Ausführungsüberwachung	7.33/26
Projektdurchführung	7.34/27
Projektänderungen	7.35/27
Angebotsprüfung	7.36/27
Vergabe- und Abrechnungspreise	7.37/27
Personal	
Entlohnungsniveau	7.38/28
Zusätzliche Leistungen	7.39/28
Vorstandsangelegenheiten	7.40/29
Schlußbemerkungen	7.41/29

Kuratorium Wiener Pensionistenheime

Kurzfassung des Prüfungsergebnisses	–/30
Prüfungsablauf und -gegenstand	8.1/31
Rechtliche und wirtschaftliche Verhältnisse	
Rechtsgrundlagen	8.2/32
Finanzierung	8.3/32
Verbindlichkeiten	8.4-8.5/32
Elektronische Datenverarbeitung	8.6/33
Errichtung eines Pensionistenheimes in Wien-Leopoldstadt, Engerthstraße/Handelskai	
Bauvorhaben	8.7/34
Baudurchführung	8.8-8.12/35
Schlußbemerkungen	8.13/37

Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe

Kurzfassung des Prüfungsergebnisses	–/38
Prüfungsablauf und -gegenstand	9.1/39
Leistungserstellung und wirtschaftliche Entwicklung	9.2-9.7/40
Neues Verwaltungszentrum Erdberg	9.8-9.14/43
Umweltrelevante Maßnahmen im Betrieb	
Bevorrangungsmaßnahmen	9.15-9.19/47
Nachtverkehrsangebot 1986 bis 1995	9.20/48
Nachtverkehrsangebot ab 1995	9.21-9.23/49
Schlußbemerkungen	9.24/50

Abkürzungsverzeichnis

Abs	Absatz, Absätze
AG	Aktiengesellschaft
BGBI	Bundesgesetzblatt
BM...	Bundesministerium...
BMV	für Verkehr
BMWVK	für Wissenschaft, Verkehr und Kunst
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
bzw	beziehungsweise
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
GesmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
idgF	in der geltenden Fassung
KG	Kommanditgesellschaft
km/h	Stundenkilometer
LGBI	Landesgesetzblatt
MA	Magistratsabteilung
Mill	Million(en)
Mrd	Milliarde(n)
Nr	Nummer
Pkw	Personenkraftwagen
rd	rund
RH	Rechnungshof
S	Schilling (nachgestellt)
TB	Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes (Verwaltungsjahr)
ua	und andere
USt	Umsatzsteuer
usw	und so weiter
VRV	Voranschlags- und Rechnungsabschlußverordnung, BGBl Nr 159/1983
WB	Wahrnehmungsbericht des Rechnungshofes (Erscheinungsjahr, Gegenstand)
zB	zum Beispiel

Weitere Abkürzungen sind bei der erstmaligen Erwähnung im Text angeführt.

**Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes
in bezug auf die
Bundeshauptstadt Wien**

Verwaltungsjahr 1995

ALLGEMEINER TEIL

Vorbemerkungen

1. Der RH erstattet gemäß Artikel 127 Abs 6 erster Satz und Abs 8 B-VG dem Wiener Gemeinderat über seine Tätigkeit im vorausgegangenen Jahr Bericht. In den folgenden Bericht wurden die bis zum 2. September 1996 berichtsreif gewordenen Ergebnisse der vom RH in den Bereichen der Bundeshauptstadt Wien durchgeführten Gebarungsüberprüfungen aufgenommen, sofern nicht bereits über einzelne Fälle gesondert Wahrnehmungen berichtet worden sind. Über die Gebarungsüberprüfungen Trassenfindung für einen Abschnitt der A 9 Pyhrn Autobahn und Flughafen Wien AG wird infolge gemeinsamer Kapitalbeteiligungen je nach Wirkungsbereich dem Nationalrat als auch den jeweiligen Landtagen zeit- und inhaltsgleich berichtet.
2. Nachstehend werden in der Regel punktweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der dritten Stelle der Absatzbezeichnung), deren Beurteilung durch den RH (Kennzeichnung mit 2), *die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck)* sowie die allfällige Gegenäußerung des RH (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht. Bei dem in diesem Bericht enthaltenen Zahlenwerk wurden gegebenenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen vorgenommen.

Hauptprobleme der öffentlichen Finanzkontrolle in allen Bundesländern

Projektmanagement in der kommunalen Verwaltung

Problemstellung

- 3.1 Der RH hat - beginnend mit den Tätigkeitsberichten des Verwaltungsjahres 1993 - für alle Bundesländer gleichlautende Bemerkungen zu Hauptproblemen der öffentlichen Finanzkontrolle im Rahmen seiner jährlichen Berichterstattungen veröffentlicht. Die diesjährige Problemstellung befaßt sich mit der Tatsache, daß der RH bei seiner bundesweiten Prüfungstätigkeit bei Gemeinden unterschiedliche Organisationsformen von Projektmanagement feststellte. Vor allem bei örtlichen Bauvorhaben war ersichtlich, daß nicht immer bestmögliche Projektumsetzungen vorhanden waren. Die örtlichen Verschiedenheiten führten vielfach zu Problemen bei der Projektvorbereitung, -planung und -umsetzung (ansatzweise Zielerreichung, umfassende Finanzierungs- und Terminschwierigkeiten).

Das Projektmanagement ist als geeignete Organisations- und Führungsform zur Lösung komplexer und vielschichtiger Aufgabenstellungen anzusehen. Dabei werden fachbereichsübergreifend die Prozesse der Planung, Steuerung und Kontrolle des Projektes koordiniert. Bei der Umsetzung erleichtern standardisierte Abläufe die Vorgangsweise. Nach Hinterfragung der Projektwürdigkeit (Bewertungssystem nach Umfang, Komplexität, Risiko, Kosten ua) und Vorliegen einer Projektplanung ist ein Projektauftrag zu formulieren und dessen Genehmigung durch die zuständigen Gremien herbeizuführen. In Abhängigkeit von den Inhalten kann eine Untergliederung in Projektphasen (Planung, Realisierung) vorgenommen werden. Die Ziele und Nichtziele sind exakt festzulegen, um ungewollte Ausgrenzungen oder Überschneidungen zu vermeiden. Alle sachlichen, zeitlichen und sozialen Einflußfaktoren werden im Rahmen einer Analyse erfaßt. Dadurch wird zB die Nichteinbindung zukünftiger Nutzer oder das Fehlen behördlicher Bewilligungen vermieden.

Für die Darstellung des Projektablaufes eignet sich der Projektstrukturplan, in dem die einzelnen Aufgaben aufgelistet und - wie erwähnt - in Phasen untergliedert werden. Die Festlegung von Projektmeilensteinen und Fristen sowie deren graphische Darstellung ist Gegenstand der Terminplanung. Die Personaleinsatzplanung soll die Anzahl der Mitarbeiter und das Ausmaß ihrer Inanspruchnahme erfassen. Die mit fortschreitendem Projektverlauf zunehmend detaillierter und genauer zu führende Kostenplanung sowie das für die Zielerreichung unverzichtbare Projektcontrolling sind weitere grundlegende Elemente. Im Rahmen der Projektorganisation werden die Aufgabenverteilungen, Verantwortlichkeiten und Kompetenzen klar geregelt. Berichte, die zu vorgegebenen Zeitpunkten (Meilensteine) vorzulegen sind, ermöglichen es dem Auftraggeber, die Entwicklungen zu verfolgen, stufenweise vorzugehen oder allenfalls ein Projekt auch abbrechen. Allgemeine Regeln für den internen Ablauf sowie eine vollständige und nachvollziehbare Dokumentation stellen weitere maßgebliche Faktoren dar.

Diese obigen Ausführungen mögen an dem folgenden Beispiel des Projektmanagements in der Stadt Wels veranschaulicht werden.

Projektmanagement in der Stadt Wels

Entwicklung

- 3.2 Die Stadt Wels nahm eine Empfehlung des RH anlässlich einer Gebarungsüberprüfung des Jahres 1983, die Unzulänglichkeiten bei der Umsetzung von Bauprojekten aufgezeigt hatte, zum Anlaß, nach neuen Organisationsformen zu suchen. Zu diesem Zweck setzte die Stadt eine interne Projektgruppe zur Einführung von Projektmanagement ein. Das vorerst auf den Hochbau beschränkte Anwendungsfeld wurde kurzfristig auf den gesamten Magistrat ausgeweitet und betraf neben dem Baubereich daher auch andere Anwendungsgebiete wie Organisation oder EDV. Mit Unterstützung eines Fachberaters aus dem Universitätsbereich wurden im Jahr 1989 Grundlagen erarbeitet und für ausgewählte Mitarbeiter Schulungen durchgeführt.

Die praktische Anwendung dieser theoretischen Ansätze erprobte die Stadt Wels in mehreren Pilotprojekten. Anlässlich einer weiteren Gebarungsüberprüfung durch den RH im Jahr 1991 anerkannte der RH zwar die vorliegenden Ergebnisse, stellte jedoch fest, daß Projektmanagement nicht nur auf genehmigungspflichtige Einzelprojekte beschränkt werden, sondern als Werkzeug des täglichen Handelns, den jeweiligen Aufgabenstellungen angepaßt, Anwendung finden sollte. Die Stadt Wels hat in den Jahren 1989 bis 1996 rd 30 Projekte in den unterschiedlichsten Bereichen, wie "Neue Behörde", "Ausgliederung Kanal", "Computergestützte Aktenverfolgung und -bearbeitung", "Welser Messe", "Gebäude-Management", "Geographisches-Informationssystem" und die noch nachstehend erläuterte Errichtung der Tiefgarage "Kaiser-Josef Platz" durchgeführt oder in Angriff genommen. Der Einsatz von Projektmanagement wurde in Form einer speziellen Dienstanweisung und in einem laufend weiterzuentwickelnden Handbuch standardisiert.

Tiefgarage Kaiser-Josef Platz

- 3.3 Als ein Beispiel erfolgreich angewandten Projektmanagements sei das Projekt zur Errichtung einer zweigeschoßigen Tiefgarage für 323 Pkw-Stellplätze auf dem Kaiser-Josef Platz im Zentrum von Wels angeführt. Das Vorhaben wurde in drei Stufen ausgeführt und begann im Juni 1991 mit dem Vorprojekt. Dieses enthielt in Vorbereitung des eigentlichen Planungsprojektes neben einer auf dem vorliegenden Innenstadtkonzept aufbauenden Machbarkeitsstudie eine erste Kostenschätzung, Überlegungen hinsichtlich der Finanzierbarkeit, eine Erfassung sämtlicher erforderlicher Bewilligungen, eine Akzeptanzprüfung bezüglich der Anrainer und Nutzer, Emissions- und Immissionsüberlegungen für Lärm und Luftgüte sowie einen groben Zeitplan.

Nach Vorlage im Dezember 1992 faßte der Gemeinderat den Grundsatzbeschluß und gab im März 1993 das Planungsprojekt (zweite Stufe) frei. Da die Tiefgarage den Gemeindehaushalt nicht belasten sollte, war auf der Basis eines baureifen und bewilligten Projektes ein Errichter- und Betreibervertrag mit einem privaten Unternehmer zu schließen. Weiters war für die Oberflächengestaltung des Platzes ein Architektenwettbewerb zu veranstalten und die Planung ebenfalls baureif auszuarbeiten. Besonderes Augenmerk wurde auch der externen und internen Umweltanalyse zur Erfassung aller beteiligten Stellen und der vom Bauvorhaben Betroffenen geschenkt. Im März 1994 lagen die Durchführungsbeschlüsse des Gemeinderates vor, so daß mit dem Realisierungsprojekt (dritte Stufe) begonnen werden konnte. Der Stadt Wels oblag die Baufeldfreimachung,

die von der Beseitigung der Altlasten (alte Tankstellenbehälter), über archäologische Grabungen bis zur Neuverlegung verschiedenster Ver- und Entsorgungsleitungen reichte. Ein weiterer Bereich umfaßte die Oberflächengestaltung, bestehend aus verschiedenen Hochbauten, Pflasterungen ua.

Die Tiefgarage wurde nach Abwicklung der rechtlichen Voraussetzungen von einer privaten GesmbH errichtet und von dieser als Eigentümerin betrieben, was einer echten Privatisierung entsprach. Die Koordination aller Maßnahmen, wie Aufrechterhaltung des Bus- und Geschäftsverkehrs, die lückenlose Sicherstellung der Leitungsinfrastruktur für Ver- und Entsorgung und die Beweissicherung des Baubestandes waren hingegen vom Projektteam zu bewältigen. Trotz dieser komplexen Aufgabenstellung gelang es der Stadt Wels, im November 1995 unter Einhaltung der festgesetzten Termine (einen Monat früher) und des Kostenrahmens (Einsparung von 1,4 Mill S) dieses Vorhaben bei hoher Akzeptanz durch die Bevölkerung abzuschließen.

Besonders auffallend war die außerordentlich gute Vorbereitung, die eine klare Abgrenzung der Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortungen umfaßte, die umfassende und nachvollziehbare Projektdokumentation, das Controlling und die für dieses Projekt besonders wichtigen Bemühungen im Bereich des Marketings. Der dreijährigen Vorbereitungszeit stand letztlich eine kurze Bauzeit von 16 Monaten bei einem Bauvolumen (einschließlich Planungs- und Projektmanagementkosten) von insgesamt 190 Mill S gegenüber.

A u s b l i c k

- 3.4 Die Einführung von Projektmanagement verlangt ein anpassungsfähiges Vorgehen, um eine größtmögliche Akzeptanz zu erreichen. Weiters bedarf es der erforderlichen Entwicklungszeit, die jedoch bei Anstrengung aller Beteiligten und externer Starthilfe durch erfahrene Anwender minimiert werden kann. Bei gezielter Projektauswahl beurteilt der RH ein mit Sachkenntnis durchgeführtes und spezifisch dem Grundsatz "so wenig wie möglich, aber so viel wie notwendig" angepaßtes Projektmanagement als ein geeignetes Instrument zum bestmöglichen Einsatz personeller und finanzieller Ressourcen.

BESONDERER TEIL

Bereich der Bundeshauptstadt Wien

Unerledigte Anregungen aus Vorjahren

4. Nicht bzw nicht zur Gänze verwirklicht wurden die Empfehlungen des RH hinsichtlich:

- (1) Erstellung eines Gesamtberichtes über Zuwendungen an private Rechtsträger und allfällige Verankerung der Berichtspflicht in der Haushaltsordnung sowie Erlassung allgemeiner Subventionsrichtlinien (Bericht 1989 über Teilgebiete der Gebarung MA 4, 5 und 6 Abs 14.2.6 und 15.2.1, TB Wien 1992 Abs 1 (1.2), TB Wien 1993 Abs 4 (1.2), TB Wien 1994 Abs 4 (2)).

Laut Mitteilung des Wiener Stadtsenates hätten die seinerzeit in Aussicht gestellten Überlegungen und die zwischenzeitlichen Erfahrungen zu dem Ergebnis geführt, daß in Anbetracht der Verschiedenartigkeit der Förderungen Sonderrichtlinien einen zweckmäßigeren Weg für Subventionsrichtlinien darstellen würden.

Allgemeine Richtlinien könnten nämlich nicht der gewünschten Flexibilität sowohl in bezug auf die Würdigkeit als auch auf einen Ausschluß von Förderungen Rechnung tragen. Eine individuelle Beschlußfassung durch die nach der Stadtverfassung vorgesehenen politischen Organe aufgrund entsprechender Begründung im Beschlußantrag sei daher zweckmäßiger. Subventionsentscheidungen würden damit - anders als beim Bund - nicht als "ex cathedra"-Entscheidungen einer Verwaltungsstelle, sondern einzeln durch politische Organbeschlüsse herbeigeführt.

Eine zusammenfassende Darstellung der Subventionen (Subventionsbericht) erachtete der Stadtsenat aus verwaltungsökonomischer Sicht für nicht vertretbar. Beschlüsse über Einzelentscheidungen würden ohnehin im Amtsblatt, Zuwendungen aufgrund von Richtlinien periodisch im Bericht "Die Verwaltung der Stadt Wien" veröffentlicht.

In dieser Angelegenheit hat sich der bisher vom Stadtsenat vertretene Standpunkt im Jahr 1996 nicht verändert.

- (2) Erfassung des Geldflusses zu und von Fonds und Stiftungen in Form einer Beilage zum Rechnungsabschluß, Erstellung eines Tätigkeitsberichtes dieser Rechtsträger mit Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse für den Gemeinderat, Aufnahme eines Soll-Ist-Vergleiches mit dem Wirtschaftsplan und schließlich Veröffentlichung der Rechnungsabschlüsse im Amtsblatt (Bericht 1989 über Teilgebiete der Gebarung MA 4, 5 und 6 Abs 22 und 23, TB Wien 1992 Abs 1 (1.3), TB Wien 1993 Abs 4 (1.3), TB Wien 1994 Abs 4 (3)).

Laut Mitteilung des Wiener Stadtsenates sei die Schaffung solcher Fonds, ihre Dotierung oder sonstige materielle und finanzielle Ausstattung nur durch entsprechende (politische) Organbeschlüsse mit entsprechenden Vorgaben möglich.

Den vom RH aufgezeigten Hinweisen auf budgetäre Gefahren könne keinesfalls gefolgt werden. Die betreffenden Rechtsträger hätten sowohl bei Einzelförderungen als auch anlässlich der alljährlichen Budgetperlustrierungen die Notwendigkeit der Mittelzufuhren nachzuweisen bzw ihre Tätigkeiten zu rechtfertigen.

Hinsichtlich des Stellenwertes der geforderten Veröffentlichungen berief sich der Stadtsenat auf die vom RH selbst vorgenommene Beurteilung der Aussagefähigkeit des Rechnungswesens der Fonds.

Auch bei dieser Anregung hat sich die Ansicht des Stadtsenates seit dem Vorjahr nicht verändert.

- (3) Änderung der Haushaltsordnung, die im Rahmen der Selbstkostenkalkulation die tatsächlichen Finanzierungskosten vorsieht. Für den Fall, daß keine Wiener Stadtanleihe begeben wird, legt § 15 Abs 4 der Haushaltsordnung den Nominalzinsfuß der letzten Bundesanleihe als Kalkulationszinsfuß fest. Die verrechneten Finanzierungskosten der Gebührenhaushalte sollten aber den Refinanzierungskosten des allgemeinen Haushaltes der Gemeinde Wien und nicht denen des Bundes entsprechen (Bericht 1989 über Teilgebiete der Gebarung MA 4, 5 und 6 Abs 28.2.2, TB Wien 1992 Abs 1 (1.4), TB Wien 1993 Abs 4 (1.4), TB Wien 1994 Abs 4 (4)).

Der Wiener Stadtsenat verwies auf die dem RH bereits anlässlich seiner seinerzeitigen Äußerung bekanntgegebene Änderung der Haushaltsordnung. Der Zinssatz würde sich demnach nach dem Durchschnitt der Sekundärmarktrendite inländischer Anleihen in den letzten fünf Jahren richten.

Auch in dieser Angelegenheit ist daher der Stadtsenat der Anregung des RH bisher nicht gefolgt.

- (4) Änderung der im Rahmen des Ermittlungsverfahrens verwendeten Formblätter zur Erstellung des Gebührenspegels, so daß ein möglichst umfassender Einblick in den Gebührenhaushalt gegeben ist. Die Ermittlung des Betriebsergebnisses für die Gebührenhaushalte sollte nicht nur anhand der im Voranschlag festgelegten Planzahlen, sondern vor allem aufgrund der im Rechnungsabschluß ersichtlichen tatsächlichen Ergebnisse erfolgen. Hiezu sollten in einer zehnjährigen Zahlenreihe im Rahmen des Gebührenspegels dem Gemeinderat bestimmte Angaben ergänzend zur Betriebsrechnung übermittelt werden (Bericht 1989 über Teilgebiete der Gebarung MA 4, 5 und 6 Abs 30.2.2 und 30.2.3, TB Wien 1992 Abs 1 (1.5), TB Wien 1993 Abs 4 (1.5), TB Wien 1994 Abs 4 (5)).

Der Wiener Stadtsenat berief sich auf seine seinerzeitige Stellungnahme, in der er ausführlich dargelegt habe, weshalb die Stadt Wien der Anregung nicht folgen könne.

Auch in dieser Angelegenheit ist demnach der Stadtsenat der Anregung des RH bisher nicht nähergetreten.

- (5) Trennung der Haushaltsmasse in einen ordentlichen und außerordentlichen Haushalt; Erstellung der Voranschläge und Rechnungsabschlüsse hinsichtlich der unternehmerischen Tätigkeit ohne Umsatzsteuer; vollständige Erfassung der Leistungsverflechtungen zwischen den Verwaltungszweigen und deren Darstellung in den Rechenwerken (Bericht 1989 über Teilgebiete der Gebarung MA 4, 5 und 6 Abs 42, 43 und 44, TB Wien 1992 Abs 1 (1.6), TB Wien 1993 Abs 4 (1.6), TB Wien 1994 Abs 4 (6)).

Der Wiener Stadtsenat verwies auf seine seinerzeitige Stellungnahme, wonach die Anregungen eine Änderung der VRV bedingen würden. Im hierfür zuständigen VRV-Komitee sei nach entsprechender Erörterung beschlossen worden, sich auf die Behandlung damit nicht in unmittelbarem Zusammenhang stehender Fragen zu beschränken.

Auch in dieser Angelegenheit hat der Stadtsenat seine Meinung bisher nicht geändert.

- (6) Gestaltung einer näheren Information über die wirtschaftliche Entwicklung der ausgegliederten Rechtsträger (Unternehmungen und Vereine) im Rahmen der Erstellung des Rechnungsabschlusses. Der RH erachtete eine derartige Information im Hinblick auf die bestehenden wirtschaftlichen und personellen Verflechtungen mit der Stadt Wien für zweckmäßig (Bericht 1989 über Teilgebiete der Gebarung MA 4, 5 und 6 Abs 46, TB Wien 1992 Abs 1 (1.7), TB Wien 1993 Abs 4 (1.7), TB Wien 1994 Abs 4 (7)).

Der Wiener Stadtsenat verwies auf seine seinerzeitige Stellungnahme, in der er ausgeführt hatte, daß eine Information in dem vom RH gewünschten Sinn dem Gemeinderat jährlich im Rahmen des Tätigkeitsberichtes des Kontrollamtes der Stadt Wien gegeben werde.

Auch insoweit ist der Stadtsenat den Anregungen des RH bisher nicht nähergetreten.

- (7) Neuordnung der Beschaffungskompetenzen im Bereich des Presse- und Informationsdienstes. In seiner seinerzeitigen Stellungnahme hat der Stadtsenat eine in Ausarbeitung befindliche Neuregelung des gesamten Beschaffungswesens angekündigt, wobei auch die Beschaffungskompetenzen der MA 53 neu festgelegt werden würden (WB 1991 Presse- und Informationsdienst Abs 88, TB Wien 1992 Abs 1 (2.3), TB Wien 1993 Abs 4 (2.2), TB Wien 1994 Abs 4 (9)).

Laut Mitteilung des Wiener Stadtsenates wären zwischenzeitlich umfangreiche Änderungen der Geschäftseinteilung (insbesondere Schaffung des Krankenanstaltenverbundes) erfolgt und hätten andere Dienststellen umfangreiche Änderungen vorgebracht.

Den Feststellungen des RH sei jedoch insofern Rechnung getragen worden, als die MA 53 nunmehr bei Anschaffungen das Einvernehmen mit der MA 54 bzw mit anderen Fachdienststellen herstelle.

Die Beratungen über die Neuregelung des Beschaffungswesens der Stadt Wien mit allen in Frage kommenden Dienststellen wären weitgehend abgeschlossen. Der entsprechende Erlaß der Magistratsdirektion werde voraussichtlich im Herbst 1994 ergehen. Darin würden auch die Beschaffungskompetenzen der MA 53 neu geregelt werden.

Laut nunmehriger Mitteilung des Stadtsenates konnte der diesbezügliche Erlaß der Magistratsdirektion bisher nicht in Kraft gesetzt werden, weil aufgrund von zwischenzeitlich erfolgten Umstrukturierungen im Magistrat Nachjustierungen erforderlich seien.

- (8) Anpassung der Leistungsverträge zwischen der Stadt Wien und den Wohlfahrtsträgern, weil sich die organisatorischen Voraussetzungen der Wohlfahrtsträger geändert hätten (WB 1992 Sozialamt und Wiener Volkshilfe Abs 9.2, TB Wien 1992 Abs 1 (3.2), TB Wien 1993 Abs 4 (3.1), TB Wien 1994 Abs 4 (10)).

Der Wiener Stadtsenat wiederholte seine Bereitschaft, der Empfehlung des RH zu folgen. Zu Beginn des Jahres 1994 seien Verhandlungen mit den Wohlfahrtsträgern über die Neugestaltung der Leistungsverträge aufgenommen worden. Mit dem Dachverband der Wiener Pflege- und Sozialdienste sei bereits ein Vertragswerk ausgearbeitet, das dann als Muster für alle anderen Verträge mit den privaten Wohlfahrtsträgern dienen soll. Dieser Vertragsentwurf würde magistratsintern beraten und im Herbst 1994 dem Wiener Gemeinderat zur Beschlußfassung vorgelegt werden. Danach würden umgehend auch mit den anderen privaten Wohlfahrtsträgern neue Verträge abgeschlossen werden.

Mitte des Jahres 1995 teilte der Stadtsenat mit, daß die Stadt Wien nach wie vor bereit sei, der Empfehlung des RH grundsätzlich zu folgen. Die Entwicklung der Dienste habe aber im Zusammenhang mit der Aufgabenstellung des Dachverbandes der Wiener Pflege- und Sozialdienste eine Richtung genommen, die eine differenziertere Betrachtungsweise der Vertragserfordernisse mit privaten Wohlfahrtsträgern notwendig mache. Durch die unterschiedliche organisatorische und personelle Ausstattung der Träger dieser Leistungen stoße ein einheitlicher Vertragsraster über den Leistungsaustausch, der eine Kostenrefundierung der Stadt Wien enthält, auf Schwierigkeiten. So müßten zB in den Verträgen kostendämpfende Maßnahmen vorgesehen werden und eine Überzahlung durch die Refundierungen ausgeschlossen sein.

Über die Grundzüge einer Vereinbarung bestehe seit 1994 zwischen der Stadt Wien und dem Dachverband der Wiener Pflege- und Sozialdienste bereits Einvernehmen. Die konkreten Verträge für die einzelnen Organisationen seien aber noch zu erarbeiten und der Beschlußfassung durch die zuständigen Organe zuzuführen. Zu diesem Zweck führte der Magistrat seit 1993 einen Kostenstrukturvergleich durch, der demnächst abgeschlossen sein werde. Ziel dieses Vergleiches sei die Erarbeitung von Leistungs-, Qualitäts- und Organisationsstandards, die die Basis von Refundierungen sind.

Im Jahr 1996 teilte der Wiener Stadtsenat hierzu mit, daß wegen der unterschiedlichen organisatorischen und personellen Struktur der einzelnen Wohlfahrtsorganisationen ein einheitlicher Vertragsraster nicht sinnvoll sei. Verträge auf Basis einer pauschalen Kostenrefundierung zu fixen Sätzen wurden 1994 und 1995 und werden auch 1996 abgeschlossen. Für Verträge mit individueller Kostendeckung liege ein Vertragsentwurf vor. Einzelne Bestimmungen dieses Entwurfes würden im Jahr 1996 auf ihre Anwendbarkeit getestet. Hiernach würde der Vertrag in seine endgültige Fassung gebracht und den zuständigen Organen zur Beschlußfassung zugeführt werden.

- (9) Ausschreibung der Menüherstellung der Aktion Essen auf Rädern, um die Vorteile des Wettbewerbes auszunutzen (WB 1992 Sozialamt und Wiener Volkshilfe Abs 14.2, TB Wien 1992 Abs 1 (3.3), TB Wien 1993 Abs 4 (3.2), TB Wien 1994 Abs 4 (11)).

Der Wiener Stadtsenat erklärte in Ergänzung seiner damaligen Stellungnahme, die hygienischen Voraussetzungen und die Einbindung der Essensproduzenten in die Vertriebsorganisation stünden einem Wechsel der Hersteller entgegen. Im übrigen würde das Marktamt die Preisangemessenheit überprüfen.

Zusätzlich teilte der Stadtsenat im Jahr 1995 mit, daß in den Jahren 1994 und 1995 zur Qualitätssicherung einige Verbesserungen vorgenommen worden seien. Die Qualitätsstandards seien ernährungswissenschaftlich fixiert, die Produkte (Menüs) mengenmäßig normiert und in Rezepturen den Herstellern vorgeschrieben worden. Die Preisentwicklung hätte stabil gehalten werden können. Die Menüpreise wurden im Jahr 1994 um 1 S erhöht; 1995 sei keine Preisanhebung erfolgt.

Auch 1996 konnte der Essenspreis stabil gehalten werden. Da die Umstände unverändert geblieben sind, sieht der Wiener Stadtsenat weiterhin keine Veranlassung, der Empfehlung des RH, die Menüherstellung auszuschreiben, Rechnung zu tragen.

- (10) Im Zusammenhang mit dem Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds eine Beobachtung der Ankaufspreise der Voreigentümer von Liegenschaften, um Spekulationskäufe offenzulegen, sowie Veröffentlichung einer entsprechenden Statistik im Amtsblatt (TB Wien 1991 Abs 3.29, TB Wien 1992 Abs 1 (4.1), TB Wien 1993 Abs 4 (4.1), TB Wien 1994 Abs 4 (12)).

Laut Mitteilung des Wiener Stadtsenates sei die angesprochene Statistik über die Grundkostenanteile der Wohnungswerber im Vergleich zu den Grunderwerbskosten der Bauträger Bestandteil der laufenden Überprüfung und Evidenzhaltung der von den Bauträgern vorgelegten Verkaufskalkulationen.

Eine Beobachtung der Ankaufspreise der Voreigentümer erfolge derart, daß Spekulationsfälle im Zuge der Angemessenheitsbestätigung der Grundstückskosten durch die MA 40 aufzuzeigen seien.

Die vertraglich vereinbarten Kaufpreise seien in den Urkundensammlungen der Grundbuchsgerichte für jedermann öffentlich einsehbar. Eine zusätzliche Veröffentlichung im Amtsblatt der Stadt Wien erscheine daher verzichtbar und würde zudem zusätzliche Kosten verursachen.

Diese Ansicht des Wiener Stadtsenates hat sich auch im Jahr 1996 nicht verändert.

- (11) Einrichten einer kompetenzübergreifenden Organisation des öffentlichen Verkehrs (WB 1992 Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe (WVB) und U-Bahnbau Abs 9.2).

Der Wiener Stadtsenat verwies darauf, daß die in Zürich gefundenen Ansätze nicht ohne weiteres auf einen großen Ballungsraum wie Wien übertragbar seien.

- (12) Verstärkte Orientierung des Managements der WVB an betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten angesichts der kommunalwirtschaftlich bedingten Aufträge zum Führen nicht kostendeckender Verkehre (WB 1992 Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe und U-Bahnbau Abs 56, 67 und 68).

Der Wiener Stadtsenat ging - ergänzend zu den Stellungnahmen in den Vorjahren, welche das Erfordernis der Wahrung einer Einflußmöglichkeit der Gemeinde bei Eigenunternehmungen mit Aufgaben der allgemeinen Daseinsvorsorge hervorhoben - auf das Instrument der Linienerfolgsrechnung näher ein. Die Einführung einer Linienerfolgsrechnung bei derzeit fünf U-Bahnlinien, 34 Straßenbahnlinien und 67 Autobuslinien würde, wenn überhaupt, nur mit erheblichem Erfassungsaufwand und Änderung der gesamten Kostenstellenstruktur möglich sein. Allein eine Kostenzuordnung für die Strecken(teile), Fahrzeuge, Gebäude und Verwaltung müßte zum Großteil auf fiktive Werte zurückgreifen.

Eine exakte Erlöszurechnung auf die einzelnen Linien wäre aufgrund des Einheits- bzw. Verbundtarifes ebenfalls nicht möglich. Ein derart ermittelter Kostendeckungsgrad wäre daher wenig aussagefähig. Für Wirtschaftlichkeitsberechnungen bei Veränderungen von Linienführungen, insbesondere für Prognosen des Wirtschaftsplanes, würden jedoch kostenträgerbezogene variable, sprungfixe und fixe Kostensätze angewendet.

- (13) Verbesserung der umständlich und mit unzureichenden Organisationshilfsmitteln besorgten Diensterteilung in den Betriebsbahnhöfen (WB 1992 Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe und U-Bahnbau Abs 63.2).

Laut Mitteilung des Wiener Stadtsenates werde das in den Vorjahren erprobte System einer Diensterteilung acht Wochen im voraus (rollender freier Tag) auf freiwilliger Grundlage an einigen Betriebsbahnhöfen für einen Teil der im Fahrdienst tätigen Mitarbeiter eingesetzt.

- (14) Einfachere Gestaltung des historisch gewachsenen Meldesystems der Betriebsüberwachung an die Direktion der WVB (WB 1992 Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe und U-Bahnbau Abs 65.2).

Der Wiener Stadtsenat teilte den Stand der Organisationsprüfungen hinsichtlich des Meldesystems, insbesondere im Bereich der Personalverwaltung (Projekt "EDV am Bahnhof") mit.

- (15) Senkung des Reservestandes bei Fahrzeugen der WVB (WB 1992 Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe und U-Bahnbau Abs 71.2).

Laut Stellungnahme des Wiener Stadtsenates konnte eine Verringerung des Reservestandes - gemessen am Auslauf - der Busse noch nicht realisiert werden, weil einerseits die Wartung und Instandhaltung von gasbetriebenen Fahrzeugen aufwendiger als bei dieselbetriebenen Fahrzeugen sei und andererseits - in der Zwischenzeit behobene - Anlaufschwierigkeiten bei der Einführung einer neuen Autobusgeneration zu vermehrten Ausfällen geführt hätten. Hingegen sei bei U-Bahn und Straßenbahn die Reservehaltung in den letzten beiden Jahren spürbar verringert worden.

- (16) Verbesserung der Schwachstellen in der Zentralwerkstätte der WVB wie einschichtiger Betrieb, schlechte Maschinenauslastung, mangelhafte Planzeiten und mangelhafte Anwesenheitskontrollen (WB 1992 Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe und U-Bahnbau Abs 83).

Laut Mitteilung des Wiener Stadtsenates hätten die WVB auf der Grundlage externer Beratungen ein sich bis zum Jahr 2001 erstreckendes Reformprojekt erarbeitet.

- (17) Reorganisation der historisch gewachsenen unübersichtlichen Nebengebühren und der aufwendigen Überstundenabrechnung in den WVB (WB 1992 Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe und U-Bahnbau Abs 103 und 104).

Der Wiener Stadtsenat erachtete die Anzahl der derzeit bestehenden Nebengebühren zur Differenzierung der in sich sehr inhomogenen Mitarbeitergruppen der WVB nach wie vor für erforderlich. Eine Vereinfachung der Nebengebührenverrechnung im Bereich der Betriebsbahnhofwerkstätten erscheine jedoch möglich. Weiters sei mit Ende Juli 1995 die Auszahlung des Sonderdienstes auf bargeldlosen Zahlungsverkehr umgestellt worden. Das bereits erwähnte Projekt "EDV am Bahnhof" lasse ebenfalls Vereinfachungen erwarten.

- (18) Sicherstellung der medizinischen Versorgung von Häftlingen möglichst wirtschaftlich in einem der fünf Groß-Krankenhäuser Wiens. In Wien bestanden geschlossene Abteilungen für Strafgefangene lediglich im Pulmologischen Zentrum der Stadt Wien, in einer psychiatrischen Krankenstation des Psychiatrischen Krankenhauses der Stadt Wien-Baumgartner Höhe und in einer mit vier Betten ausgestatteten geschlossenen Abteilung in der I. Chirurgischen Universitätsklinik. Mit dem Neubau des Allgemeinen Krankenhauses entfiel die letztgenannte Unterbringungsmöglichkeit überhaupt (TB Wien 1993 Abs 10, TB Wien 1994 Abs 4 (13)).

Laut Mitteilung des Wiener Stadtsenates habe die Stadt Wien mit dem Bundesministerium für Justiz vereinbart, eine Kostenkalkulation für eine Musterstation zur Versorgung jener Häftlinge durchzuführen, die medizinisch nicht ausreichend versorgt scheinen. Basierend auf dieser vom Krankenanstaltenverbund erstellten Kalkulation hätten Gespräche mit dem Bundesministerium für Justiz stattgefunden, in denen der Ort für die geplante Musterstation erörtert wurde. Diese würden fortgesetzt werden.

Verwirklichte Empfehlungen

5. Verwirklicht wurden die Empfehlungen des RH hinsichtlich:

- (1) Erstellung einer integrierten Finanzplanung samt Ausweis der vollen Deckung der angeführten Ausgaben (Bericht 1989 über Teilgebiete der Gebarung MA 4, 5 und 6 Abs 13, TB Wien 1992 Abs 1 (1.1), TB Wien 1993 Abs 4 (1.1), TB Wien 1994 Abs 4 (1)).

Der Wiener Stadtsenat teilte mit, daß die Aussagekraft des Finanz- und Investitionsplanes 1996 bis 2000 dadurch erhöht wurde, daß unter der Annahme eines jährlichen Abganges von gleichbleibend 10 Mill S, der durch Fremdmittelaufnahme gedeckt wird und entsprechende Auswirkungen auf den Schuldendienst hat, der mögliche Investitionsrahmen dargestellt wurde.

- (2) Erstellung eines Anforderungsprofils als Grundlage für die - bisher unterbliebene - Ausschreibung der Vergabe der Öffentlichkeitsarbeit im Referat "Ausland und Bundesländer sowie Sonderaufträge des Abteilungsleiters" (WB 1991 Presse- und Informationsdienst Abs 41, TB Wien 1992 Abs 1 (2.2), TB Wien 1993 Abs 4 (2.1), TB Wien 1994 Abs 4 (8)).

Der Wiener Stadtsenat berichtete, der Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien habe für die Öffentlichkeitsarbeit in den sogenannten Reformstaaten Zentral- und Osteuropas eine Interessentensuche durchgeführt, die schließlich zu einem entsprechenden Vertrag mit der Firma Compress VertragsgesmbH & Co KG geführt habe (Gemeinderatsbeschuß vom 9. Februar 1996).

P r ü f u n g s e r g e b n i s s e

Trassenfindung für einen Abschnitt der A 9 Pyhrn Autobahn in Oberösterreich

A l l g e m e i n e s

- 6.1 Die A 9 Pyhrn Autobahn ist in Oberösterreich noch nicht zur Gänze fertiggestellt. Mit der Planung bzw dem Bau des zur Zeit noch offenen 35 km-Teilstückes zwischen Inzersdorf/Kirchdorf und Windischgarsten ist die Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen AG (als Rechtsnachfolgerin der Pyhrn Autobahn AG) beauftragt.

E r s u c h e n u m B e u r t e i l u n g

- 6.2 Weil sich bei einem 6 km langen Abschnitt der noch in Planung befindlichen Strecke im Bereich von Micheldorf die Trassenfindung besonders schwierig gestaltete, ersuchte der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, Dr Wolfgang Schüssel, den RH im März 1994 um eine kritische Beurteilung des laufenden Planungsvorganges.

Der RH entsprach diesem Ersuchen auf Basis der vorgelegenen Planungsergebnisse.

N u t z w e r t a n a l y s e

- 6.3.1 Eine Nutzwertanalyse über die damals diskutierten Trassenvarianten hat eine Trasse mit einem 2,2 km langen Hangtunnel in geologisch schwierigem Gelände mit geschätzten Investitionskosten von 1,1 Mrd S am günstigsten bewertet. Auch die von der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen AG in den Planungsprozeß einbezogene Arbeitsgruppe, in welche örtliche Interessenvertreter eingebunden waren, befürwortete diese Trasse.
- 6.3.2 Der RH beanstandete, daß diese Nutzwertanalyse mit mehreren methodischen Mängeln behaftet war. Insbesondere aber vermißte er die Befassung mit einer im Talboden geführten Unterflurvariante durch Ackerland, welche aufgrund ihrer einfachen Bauweise und des optimalen Umweltschutzes (längste Überdeckung der Autobahn, Wiederherstellung der Ackerbewirtschaftung nach Bauende) ein optimales Nutzen-Kosten-Verhältnis versprach. Allein der Kostenvorteil einer derartigen Variante gegenüber der Hangvariante hätte rd 190 Mill S betragen.
- 6.3.3 *Die Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen AG hielt die Unterflurlösung aufgrund des entschiedenen Widerstandes betroffener Landwirte für nicht durchsetzbar.*

U n t e r f l u r l ö s u n g

- 6.4.1 Auf Initiative anderer Betroffener sprach sich schließlich der Gemeinderat der Gemeinde Micheldorf in Oberösterreich im März 1996 für eine langgestreckte Unterflurlösung im Sinne der RH-Überlegungen für diesen Abschnitt der A 9 aus.

Seither werden die Planungen für diesen Abschnitt der A 9 auf Grundlage der Unterflurlösung fortgeführt. Ein endgültiges Ergebnis ist damit für diesen Planungsvorgang aber noch nicht erzielt, zumal die fertiggestellte Detailplanung vor ihrer endgültigen Festlegung noch der gesetzlich vorgeschriebenen Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden muß.

- 6.4.2 Der RH steht der nunmehr eingeschlagenen Vorgangsweise positiv gegenüber. Zur Einbeziehung der Betroffenen in den Planungsprozeß empfahl er jedoch, bei der personellen Besetzung von "Arbeitsgruppen" zur Verbesserung des Planungsergebnisses künftig besonderes Augenmerk auf eine ausgewogene Repräsentation der Betroffenen zu legen.

Flughafen Wien AG, Schwechat

Kurzfassung des Prüfungsergebnisses

- (1) Die Flughafen Wien AG hat die beachtlichen Steigerungen des Flugverkehrsaufkommens bewältigt und kräftige Gewinne erzielt. Dadurch konnte die Unternehmung bedeutende Eigenmittel aufbauen und die rege Investitionstätigkeit im wesentlichen durch den Cash-flow finanzieren.*
- (2) Das Unternehmungskonzept 1984 und das Unternehmungsleitbild 1987 wurden 1994 durch eine Grundstrategie der Unternehmung, ein überarbeitetes Unternehmungsleitbild sowie durch eine Konzernstrategie ersetzt. Zu einem umfassenden strategischen Konzept fehlten noch die Umsetzungsstrategien einiger operativer Einheiten.*
- (3) Für die Immobilientochtergesellschaften fehlten in der Vergangenheit mangels Kostenrechnung wesentliche Steuerungsgrundlagen.*
- (4) Die Unternehmung beteiligte sich zu einem Drittel an einer Gesellschaft mit zwar positivem Cash-flow, aber langfristig negativem Eigenkapital von deutlich über 100 Mill S.*
- (5) Das Verkehrsaufkommen hat sich seit 1983 mehr als verdoppelt. Diese Entwicklung brachte ständig steigende Einnahmen. Der seit 1990 feststellbaren strukturellen Veränderung durch eine Senkung des Passagieraufkommens je Flugbewegung begegnete die Unternehmung 1994 durch eine Anpassung der Tarifordnung.*
- (6) Das Tarifniveau am Flughafen Wien lag im Spitzenfeld der internationalen Flughäfen. Der RH verwies auf die zunehmenden Liberalisierungstendenzen und auf den verstärkten Kostendruck aus der schlechten Gewinnlage der Fluggesellschaften. Da der Spielraum auf der Preisseite daher gering war, stellte die Kostenseite für die Unternehmung den wesentlichen Ansatz für die Beeinflussung der Ergebnisse dar.*
- (7) Für den Bereich der Allgemeinen Luftfahrt (Privatflüge und die gewerblich betriebene Bedarfsluftfahrt) setzte die Unternehmung zwar verschiedene Maßnahmen, jedoch gab es für die Allgemeine Luftfahrt kein schriftliches Gesamtkonzept und keine betriebswirtschaftlich relevante Ermittlung hinsichtlich der Auswirkungen auf das Ergebnis der Flughafen Wien AG.*
- (8) In den letzten Jahren erfolgte eine wesentliche Erweiterung des Geschäfts- und Gastronomiebereiches. Die Vergabeentscheidungen waren für den RH nicht nachvollziehbar.*
- (9) Die Planung, Abwicklung und Kontrolle der Investitionsvorhaben wären zu verbessern.*

Flughafen Wien Betriebsgesellschaft					
	GesmbH 1991	AG 1992	AG 1993	AG 1994	AG 1995
	Anzahl in Millionen				
Passagiere	5,8	6,8	7,2	7,7	8,5
	in Mill S				
Umsatzerlöse	2 482,4	3 305,0	3 604,8	3 347,4	3 723,6
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	+ 415,2	+ 451,1	+ 498,9	+ 723,6	+ 936,1
Jahresüberschuß	290,7	325,1	468,5	541,9	651,7
Bilanzgewinn	62,5	161,3	161,1	200,5	252,5
	Anzahl im Jahresdurchschnitt				
Mitarbeiter	1 830	1 903	1 975	2 006	2 048
	Flughafen Wien Gruppe				
	1991	1992	1993	1994	1995
	in Mill S				
Umsatzerlöse	2 457,7	2 878,8	3 095,9	3 342,1	3 791,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	+ 463,5	+ 677,5	+ 545,3	+ 735,3	+ 961,4
Jahresüberschuß	344,5	452,0	533,9	557,1	673,3
Bilanzgewinn	54,2	161,4	161,2	200,2	252,1
	Anzahl im Jahresdurchschnitt				
Mitarbeiter	1 830	1 914	1 999	2 090	2 215

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 7.1 Der RH hat von August 1994 bis Jänner 1995 die Gebarung der Flughafen Wien AG, Schwechat (vormals Flughafen Wien BetriebsgesmbH), von 1986 bis 1994 überprüft. Der Schwerpunkt lag auf der Unternehmungspolitik und den Investitionen.

Die Stellungnahme der Gesellschaft langte im Oktober 1995 beim RH ein. Die Niederösterreichische Landesregierung verzichtete im Februar 1996 auf eine Stellungnahme. Der Stadtsenat der Stadt Wien nahm im März 1996 das Prüfungsergebnis des RH zur Kenntnis.

Rechtsverhältnisse

- 7.2 Im Jahr 1991 betrug das Stammkapital der Flughafen Wien BetriebsgesmbH 1 460 Mill S. Davon entfielen 50 % auf die Republik Österreich sowie je 25 % auf das Land Niederösterreich und die Stadt Wien. Die Unternehmung wurde mit 1. Jänner 1992 in eine AG umgewandelt. Diese erhöhte das Grundkapital bis 1995 auf 2 100 Mill S und führte ihre Aktien an der Wiener Börse ein. Nach Anteilsabgaben der

Republik Österreich - zuvor hatte sie anteilerhöhend Grundstücke in die Gesellschaft eingebracht - verteilte sich schließlich das Grundkapital der Flughafen Wien AG zu je 17,4 % auf die Republik Österreich, das Land Niederösterreich, die Stadt Wien und zu 47,8 % auf Streubesitz.

F i n a n z w i r t s c h a f t

Allgemeines

- 7.3 Die wirtschaftliche Entwicklung war geprägt durch die gute Ertragslage und die rege Investitionstätigkeit. Der Großteil der Investitionen konnte durch den Cash-flow finanziert werden. Die Steigerung der Umsätze und eine verstärkte Nutzung von Kosteneinsparungspotentialen ermöglichten eine gute Ertragslage der Unternehmung, die dadurch bedeutende Eigenmittel aufbauen konnte.

Vermögens- und Kapitalstruktur

- 7.4 Durch die hohen Investitionen stellten die Sachanlagen mit 5,8 Mrd S und einem Anteil am Gesamtvermögen von 70 % (1994) die bedeutendste Vermögensposition dar. Das wirtschaftliche Eigenkapital stieg von 3,0 Mrd S (1991) auf 5,7 Mrd S (1994). Mit einer bilanziellen Eigenkapitalquote von 69 % (1994) wies der Konzern eine ausgezeichnete Eigenmittelausstattung aus.

Ertragslage

- 7.5.1 Der Umsatz aus dem Flugverkehr (Aviation-Umsatz) erhöhte sich von 1991 bis 1994 um 30 %, die Erlöse aus sonstigen Flughafenleistungen (Non-Aviation-Bereich) um 50 %. Die Betriebsaufwendungen stiegen 1992 und 1993 um jeweils 14 %, blieben aber 1994 gegenüber dem Vorjahr fast gleich.
- 7.5.2 Der RH empfahl, sich weiterhin um die Einschränkung der Kostendynamik zu bemühen und besonderes Augenmerk auf Kosteneinsparungspotentiale zu richten.

S t r a t e g i s c h e P l a n u n g

- 7.6.1 Das Unternehmungskonzept aus 1984 galt - mit Änderungen - bis 1994. Im Jahr 1987 wurde zusätzlich ein Unternehmungsleitbild mit Betonung der Marktorientiertheit und wirtschaftlichen Selbständigkeit erarbeitet. Im selben Jahr erfolgte die Einrichtung eines "Strategieteam" auf Managementebene. Ein externer Berater sollte den Projektablauf sicherstellen. Zielsetzung war die Erstellung eines den geänderten Gegebenheiten angepaßten Strategiekonzeptes. Ende 1994 wurde zwar eine beschlußfähige Grundstrategie der Unternehmung, ein überarbeitetes Unternehmungsleitbild sowie eine neu erstellte Konzernstrategie dem Aufsichtsrat vorgelegt, zu einem umfassenden strategischen Konzept fehlten jedoch noch die Umsetzungsstrategien einiger operativer Einheiten.
- 7.6.2 Der RH bemängelte, daß sowohl die Aufgabenstellung an das "Strategieteam" als auch die Auftragsvergabe an den externen Berater ohne konkrete Terminisierung und ohne ausreichende Festlegung des Auftragsumfanges erfolgt waren. Der RH empfahl die Er-

gänzung des Strategiekonzeptes um bereichsübergreifende Strategien sowie die zielgerichtete laufende Fortführung des Strategieprozesses.

- 7.6.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes seien bei Beginn des Strategieprozesses 1987 der Arbeitsumfang für eine Gesamtstrategie und einzelne Geschäftsfeldstrategien nicht genau abschätzbar gewesen, so daß vorerst nur ein überschaubarer Umfang an externen Beratungsleistungen geplant worden sei.*

Beteiligungen

Allgemeines

- 7.7 Seit 1991 gliederte die Gesellschaft die Betreuung der Allgemeinen Luftfahrt und den Werftbetrieb, die Errichtung bzw Vermietung von Immobilien auf dem Gelände des Flughafens sowie zuvor von den Behörden durchgeführte Sicherheitsaufgaben in 100 %ige Tochtergesellschaften aus. Ferner beteiligte sie sich an weiteren Unternehmungen. Das Gesamtbligo bei den Tochtergesellschaften und Beteiligungen (Stammkapital, Gesellschafterzuschüsse und -darlehen sowie Genußkapital) betrug 1 423 Mill S (1994), wovon fast 90 % auf die beiden Immobilientöchter entfielen.

Konzernstrategie

- 7.8.1 Ab dem Frühjahr 1993 arbeitete ein Projektteam eine Konzernstrategie aus. Diese wurde im November 1994 vom Aufsichtsrat genehmigt. Sie enthielt neben Leitsätzen und quantitativen Zielen Kriterien für die Entscheidung über Beteiligungsmodelle.
- 7.8.2 Der RH bemängelte, daß die Flughafen Wien AG bei der Gründung von Tochtergesellschaften bzw beim Eingehen von Beteiligungen auf verschiedene Anläßfälle reagiert, sich aber erst sehr spät der strategischen Ausrichtung ihrer Beteiligungspolitik gewidmet hatte. Der RH empfahl, die nunmehr vorliegenden strategischen Zielsetzungen stärker in die operative Planung einfließen zu lassen.
- 7.8.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes hätte die Gründung der ersten 100 %igen Tochtergesellschaften den bereits bestehenden und in der Grundstrategie 1987 enthaltenen Geschäftsbereichen gegolten. Die Festlegung einer Konzernstrategie sei erst später aufgrund der wachsenden Aktivitäten notwendig geworden.*
- 7.9.1 Die Flughafen Wien AG verfügte über keine zentrale Beteiligungsverwaltung. Die strategische Ausrichtung lag bei der Organisationseinheit Strategie, Konzernwesen und Organisation, die dem Finanzressort unterstand.
- 7.9.2 Der RH vermißte eine klare Festlegung des Beteiligungsmanagements. Die Ausweitung des Anteilsbesitzes macht nach Ansicht des RH die Schaffung einer zentralen Beteiligungsverwaltung, deren Unterstellung direkt unter den Vorstand, die Festlegung von Zielen und Vorgaben für jede einzelne Beteiligung und deren Überprüfung durch ein Beteiligungscontrolling erforderlich.

- 7.9.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes über die Konzernleitung aus. Die unterschiedlichen Tätigkeitsfelder im Rahmen des Konzernwesens habe er an verschiedene Stellen bzw Personen delegiert. Für den derzeitigen Beteiligungsumfang sei diese Organisationsform ausreichend und personalsparend.*

Beteiligungen an den Immobilientochtergesellschaften

- 7.10.1 Die ImmobilienverwertungsgesmbH führte den Ankauf des Parkhauses 3 von der Flughafen Wien AG und die Rückvermietung an diese, den Ankauf und die Fertigstellung der Terminalerweiterungen und die Errichtung des Pier West durch. Die ImmobilienvermietungsgesmbH vermietete nur ein von der Muttergesellschaft gekauftes und von ihr fertiggestelltes Objekt an Dritte und wurde 1995 mit der ImmobilienverwertungsgesmbH fusioniert.

Die praktische Durchführung der Ausgliederung erwies sich als äußerst kompliziert. Die Vertragsgestaltungen hinsichtlich Kauf, Miete, Fruchtgenuß usw und die Leistungsverrechnungen mit der Muttergesellschaft waren sehr umfangreich. Die Erstellung eines Planungs- und Abrechnungssystems mit Hilfe externer Berater verlief schwierig und zeitaufwendig. Es war auf einer auf Zahlen der Buchhaltung basierenden Erfolgsrechnung auf Projektebene aufgebaut. Die für 1994 geplante Erstellung einer Kostenrechnung, vergleichbar mit dem System der Muttergesellschaft, wurde verschoben. Außerdem gab es weiterhin auch eine eigene Vermietungstätigkeit der Flughafen Wien AG.

- 7.10.2 Der RH bemängelte, daß in einem so komplexen Bereich der organisatorische Unterbau nicht konsequent und zügig in Angriff genommen, die Transparenz nicht hinreichend erfüllt und die Zusammenführung aller Immobilienaktivitäten nicht erreicht worden war. Weiters fehlten mangels einer Kostenrechnung wesentliche Steuerungsgrundlagen für den Immobilienbereich.

- 7.10.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes sei mit der Erstellung einer Gewinn- und Verlustrechnung sowie einer Bilanz der ImmobilienverwertungsgesmbH die Forderung nach Transparenz erfüllt worden. Ab 1996 bestünde für alle in der ImmobilienverwertungsgesmbH zusammengeführten Geschäftsbereiche eine Kostenrechnung nach dem System der Muttergesellschaft.*

Beteiligung an der Corvin Hotel Airport Plaza Errichtungs- und Betriebsgesellschaft mbH

- 7.11.1 Im Jahr 1993 beteiligte sich die Flughafen Wien AG zum Nominalwert mit 33 % am Stammkapital von 1 Mill S der Corvin Hotel Airport Plaza Errichtungs- und Betriebsgesellschaft mbH (Corvin) und stellte ihr 100 Mill S Genußrechtskapital mit Gewinnanteil und garantierter Mindestverzinsung zur Verfügung. Die Corvin betrieb damals das Hotel Novotel auf dem Flughafengelände und beabsichtigte, zusätzlich ein Hotel der Fünf-Sterne-Kategorie zu errichten. Seit 1981 hatte sie bzw ihre Vorgängergesellschaft das Exklusivrecht auf Errichtung und Betrieb von Hotels am Flughafen.

Die mit dieser Beteiligung beschäftigten Stellen der überprüften Unternehmung nahmen jeweils nur den sie betreffenden Teilaspekt wahr und beschäftigten sich nur wenig mit der Geschäftsführung der Corvin.

7.11.2 Der RH empfahl, die Gesamtverantwortung für die Beteiligung und die zur Verfügung gestellten Mittel in einer Stelle zusammenzufassen.

7.12.1 Die Corvin erwarb das Novotel Ende 1992. Die Beteiligung sollte der Finanzierung des Erwerbes des Novotel sowie der Errichtung eines Hotels höherer Kategorie durch die Corvin dienen.

Eine Beratungsunternehmung erstellte eine Studie über die Marktchancen und die erwarteten Betriebsergebnisse des bestehenden Novotel sowie des neu zu errichtenden Hotels. Eine Betrachtung der Renditen für das von der überprüften Unternehmung eingesetzte Kapital fand nicht statt. Sie konnte auch keine Unterlagen betreffend den Kaufvertrag ihres Partners über das Novotel oder die Angemessenheit des Preises vorlegen. In einer bei der überprüften Unternehmung aufliegenden Projektdarstellung waren für den Kauf des bestehenden, neun Jahre alten und 183 Zimmer aufweisenden Vier-Sterne-Hotels Novotel 330 Mill S veranschlagt, während für den Neubau eines Fünf-Sterne-Hotels mit 150 Zimmern, Hallenbad und Fitneßbereich 170 Mill S angesetzt worden waren.

7.12.2 Nach Auffassung des RH wäre eine eingehende Beschäftigung mit dem Kaufvertrag und eine Bewertung des zu erwerbenden Hotels angebracht gewesen.

7.13.1 Die Flughafen Wien AG war zwar der weitaus größte Eigenkapitalgeber, aufgrund der Beteiligung am Stammkapital von einem Drittel aber nur in diesem Umfang stimmberrechtigt. Als Anteil an einem möglichen Wertzuwachs standen ihr im Falle einer Kündigung des Genußrechtes für die 100 Mill S 20 % des fiktiven Liquidationserlöses der Corvin zu.

7.13.2 Nach Ansicht des RH war das Verhältnis von Ertragspotential und Risiko ungleich - zu Lasten der überprüften Unternehmung - verteilt.

7.13.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes stünden dem geringfügigen Ungleichgewicht zwischen Ertrag und Risiko zahlreiche Vorteile, insbesondere die Errichtung eines Fünf-Sterne-Hotels, gegenüber. Darüber hinaus hätte die überprüfte Unternehmung rechtliche Vorteile aufgrund ihrer Eigenschaft als Grundstückseigentümer und Berechtigungsgeber für den Hotelbetrieb.*

7.14.1 Gemäß der Vorschau bis zum Jahr 2003 (Stand Juli 1994) können mit den erwarteten Cash-flows der Corvin alle Zinsen und Ausschüttungen auf das Genußrecht abgedeckt werden. Der Bilanzverlust (die akkumulierten handelsrechtlichen Verluste) wird 2003 immer noch 148 Mill S betragen und das Eigenkapital einschließlich des von der Flughafen Wien AG gegebenen Genußrechtskapitals übersteigen. Gestützt auf ein Gutachten ihres Wirtschaftsprüfers kam die überprüfte Unternehmung 1995 zu dem Schluß, daß das Genußrechtskapital in seiner Substanz nach derzeitigem Planungsstand nicht gefährdet wäre.

7.14.2 Der RH empfahl, die Entwicklung der Corvin eingehend zu verfolgen sowie eine Strategie für den Fall des Verlustes des Eigenkapitals der Corvin vorzubereiten.

L u f t v e r k e h r s b e r e i c h (A v i a t i o n)

Verkehrsdatenentwicklung

- 7.15.1 Das Verkehrsaufkommen hat sich seit 1983 mehr als verdoppelt. Seit 1989 lagen die jährlichen Zuwachsraten bei den Bewegungen zwischen 8 % und 17 % und beim Passagieraufkommen zwischen 5 % und 17 %; lediglich 1991 gab es - bedingt durch die Kriegsereignisse am Persischen Golf - eine Steigerung von nur 2 %. Diese Entwicklung übertraf die erwarteten jährlichen Steigerungen von 7 % bis 8 %.

Das Passagieraufkommen je Bewegung sank jedoch seit 1990 um 15 %. Der Anstieg der Bewegungen durch kleinere Flugzeuge verschlechterte die Tarifeinnahmenstruktur. Die Unternehmung nahm daher eine Anpassung der Tarifordnung ab Anfang 1994 vor. Ein weiterer Grund für die ungünstige Struktur lag beim niedrigen Anteil des Langstreckenaufkommens, bezogen auf die Zielorte.

- 7.15.2 Der RH stellte fest, daß trotz entsprechender Bemühungen der Anteil des ertragreicheren Langstreckenaufkommens nicht wesentlich gesteigert werden konnte.
- 7.15.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes sei wegen der starken Steigerungen der weiteren Märkte der Anteil im wesentlichen gleichgeblieben, obwohl die absoluten Erhöhungen überdurchschnittlich waren.*

Tarifpolitik

- 7.16.1 Die Tarifordnung sieht insbesondere vier Hauptarten (Lande-, Fluggast-, Vorfeldabfertigungs- und Verkehrsabfertigungstarif) vor und ist gemäß dem Luftfahrtgesetz durch das BMWVK (früher BMV) als Oberste Zivilluftfahrtbehörde zu genehmigen.
- 7.16.2 Der RH stellte fest, daß das Tarifniveau am Flughafen Wien - zum Teil auch leistungsbedingt - stets im Spitzenfeld der internationalen Flughäfen lag und mit verhältnismäßig hohen notwendigen Kosten begründet wurde. Die stark wachsende Nachfrage und die fehlende Konkurrenz führten im überprüften Zeitraum zu keinem Druck auf das Tarifniveau.

Der RH verwies auf die zunehmenden Liberalisierungstendenzen, die besonders im Abfertigungsbereich einen Übergang zu mehr Wettbewerb erwarten lassen, und auf den verstärkten Kostendruck aus der schlechten Gewinnlage der Fluggesellschaften. Der RH empfahl daher, Maßnahmen für einen Übergang von der geschützten Tarifpolitik zu einer flexibleren und langfristig konkurrenzfähigen Preispolitik zu überlegen.

Umsatz- und Kostenentwicklung

- 7.17.1 Der Aviation-Bereich, dessen Umsatzvolumen durch die ständigen Zuwächse im Flugverkehr bzw durch Tariferhöhungen von 1,0 Mrd S (1986) auf 2,3 Mrd S (1994) stieg, war Hauptumsatzträger der Flughafen Wien AG (1994: 69 % vom Gesamtumsatz). Vor allem der Abfertigungsbereich (Vorfeld- und besonders Verkehrstarif) wies jedoch verhältnismäßig niedrige Deckungsbeiträge auf. Da der Spielraum auf der Preisseite gering

war, stellte die Kostenseite den wesentlichen Ansatzpunkt für die Beeinflussung der Ergebnisse dar. Ein Vergleich des Flughafens Wien mit 24 europäischen und 12 australischen Flughäfen ergab, daß der Flughafen Wien hohe operative Kosten je Verkehrseinheit (Passagiere und Fracht zusammengefaßt zu einer Einheit) aufwies.

- 7.17.2 Der RH empfahl, im Hinblick auf den zu erwartenden Wettbewerb bei der Abfertigung eine Verbesserung im Kostenbereich (insbesondere bei den Personalkosten) vorzunehmen.

Allgemeine Luftfahrt (General Aviation)

Allgemeines

- 7.18 Privatflüge und die gewerblich betriebene Bedarfsluftfahrt wurden im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt (General Aviation) abgewickelt. Das Leistungsangebot des Flughafens umfaßte die Abfertigung von Passagier- und Kurierflügen in einem eigenen Abfertigungsgebäude ("General Aviation Center") bzw auf eigenen Abstellflächen, Werftleistungen, Vermietung von Hangars sowie die Treibstoffversorgung.

Sowohl der gesamte Werftbetrieb - seit 1991 als Tochtergesellschaft ausgegliedert - als auch der Flugplatzbetrieb in Bad Vöslau ergaben stets negative Deckungsbeiträge; lediglich die Hangarierung wies Überschüsse auf. Eine betriebswirtschaftliche Ermittlung des Ergebnisbeitrages der Allgemeinen Luftfahrt lag nicht vor.

Vienna Aircraft Service GesmbH

- 7.19.1 Mit 1. Jänner 1991 nahm die Vienna Aircraft Service GesmbH den Betrieb auf. Ihre Eigenständigkeit war durch die Verflechtung mit der Muttergesellschaft, die sich grundsätzliche Entscheidungen bezüglich der Allgemeinen Luftfahrt vorbehalten mußte, eingeschränkt. Die Vienna Aircraft Service GesmbH erzielte bis 1992 geringfügige Überschüsse. Durch Forderungsausfälle (Insolvenz eines Hauptkunden) und durch Auftragsrückgänge kam es 1993 und 1994 zu Verlusten.
- 7.19.2 Der RH stellte fest, daß zwar für die Vienna Aircraft Service GesmbH Zielsetzungen festgelegt worden waren, jedoch kein schriftliches Gesamtkonzept für die Allgemeine Luftfahrt bestand. Er kritisierte, daß eine detaillierte Analyse der Ergebnisse der Vienna Aircraft Service GesmbH nicht möglich war, da die bereits 1991 in Auftrag gegebene Kostenrechnung noch nicht fertiggestellt war und auch kein aussagefähiges Berichtswesen vorlag.
- 7.19.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes seien die Probleme mit der Kostenrechnung und dem Berichtswesen mit ein Grund für die Ablöse des Geschäftsführers zum 31. März 1995 gewesen.*
- 7.20.1 Laut einem externen Gutachten war das Ergebnis der Vienna Aircraft Service GesmbH nach wie vor wesentlich durch die beiden Werften in Schwechat und Bad Vöslau infolge niedriger Auslastung und hoher Personalkosten belastet. Die Ergebnisse der Vienna Aircraft Service GesmbH ließen auch keine Aussagen für den Gesamtbereich Allgemeine Luftfahrt zu, da die Kosten- und Leistungsabgrenzungen zwischen Mutter- und

Tochtergesellschaft jährlich angepaßt wurden und kein zusammengefaßtes Ergebnis für den Betrieb des Flugplatzes Bad Vöslau vorlag.

- 7.20.2 Der RH stellte kritisch fest, daß somit das Ziel, den Werftbereich verlustfrei zu führen, nicht erreicht worden war. Der RH legte der überprüften Gesellschaft nahe, für die Allgemeine Luftfahrt aussagefähige Gesamtergebnisse zu ermitteln.
- 7.20.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes sei aufgrund der Verluste der Werftbetrieb in Bad Vöslau mittlerweile geschlossen worden. Für die Werft Schwechat werde an Lösungsmöglichkeiten gearbeitet.*

Non - Aviation - Bereich

Allgemeines

- 7.21 Die Non-Aviation-Erlöse erhöhten sich von 684 Mill S (1991) auf 1 024 Mill S (1994). Die Unternehmungsplanung sieht von 1995 bis 1999 ein Wachstum von 43 % vor.

Vergaben im Einkaufs- und Gaststättenbereich

- 7.22.1 Ein Konzept aus 1991 enthielt neben Empfehlungen zur Gestaltung und zum Warenangebot auch den Vorschlag, die Lokale über Ausschreibungen zu vergeben. Die Flughafen Wien AG führte jedoch keine Ausschreibung durch, sondern sprach aufgrund eines festgelegten Branchenmixes potentielle Interessenten an. Die Auswahlkriterien, die Evaluierung der Bewerbungen sowie die Gründe für die Dominanz eines Mieters mit Geschäften unterschiedlicher Branchen waren aus den Unterlagen nicht nachvollziehbar.
- 7.22.2 Der RH beanstandete die mangelnde Transparenz der Vergaben und empfahl, künftig nachvollziehbare Entscheidungen zu treffen.
- 7.22.3 *Der Vorstand wandte ein, daß neben bestehenden Verträgen der Schwerpunkt auf österreichische Produkte und internationale Markenprodukte gelegt worden sei. Es seien daher gezielte Einladungen an potentielle Betreiber ausgesprochen und nach den im Konzept vorgeschlagenen Kriterien entschieden worden.*

I n v e s t i t i o n e n

Allgemeines

- 7.23 Der RH hat am Beispiel einiger Investitionen die Investitionsplanung, -durchführung und -abrechnung überprüft. Nicht einbezogen wurde der Pier West, der zur Zeit der örtlichen Überprüfung erst in Bau war.

Investitionsvolumen

- 7.24 Die Investitionen der Flughafen Wien AG einschließlich jener, die sie ab 1991 über Tochtergesellschaften durchführte, stiegen vorerst von 436 Mill S (1986) auf 1 342 Mill S (1992) und gingen auf 846 Mill S (1994) zurück. Vom gesamten Investitionsvolumen von 7,2 Mrd S (1986 bis 1994) entfielen 1,4 Mrd S auf Tochtergesellschaften.

Masterplanentwicklung

- 7.25.1 Flughäfen werden im Rahmen eines Masterplanes ausgebaut, der die Ausbaupläne nach Verkehrsaufkommen enthält. Dementsprechend sollte der Masterplanausschuß die Leitlinien für die Ausbauplanung des Flughafens aus bautechnischer Sicht nach dem strategischen Unternehmungskonzept erarbeiten. Der Masterplan 1981 bis 2000 wurde letztmalig 1986 angepaßt. 1991 erfolgte eine Überarbeitung mit einem Zielhorizont bis 2010, welche zur Zeit der örtlichen Überprüfung jedoch nur als interne Arbeitsunterlage vorlag.
- 7.25.2 Der RH stellte fest, daß der Anpassung des Masterplanes an den Ausbauzustand mehr Aufmerksamkeit hätte zugewendet werden sollen, so daß eine bessere Nutzung des Planes als Ausbaugrundlage möglich gewesen wäre.

Investitionsausschuß

- 7.26.1 Dem Investitionsausschuß oblag die Koordination und Entscheidungsvorbereitung der Investitionsplanung aus wirtschaftlicher Sicht.
- 7.26.2 Der RH empfahl, hinsichtlich der Teilnehmeranzahl und der personellen Abstimmung mit dem Masterplanausschuß Überlegungen anzustellen und die Aufgaben des Investitionsausschusses schriftlich festzulegen.

Baufachbeirat

- 7.27.1 Zusätzlich zum Investitions- und Masterplanausschuß setzte der Vorstand einen Bau fachbeirat ein, dem auch externe Berater angehörten und der ihn in Fragen der Neu-, Zu- und Umbauten sowie der notwendigen Bauerhaltungen beraten sowie die Verbindung zum Aufsichtsrat bilden sollte.
- 7.27.2 Der RH empfahl, die Einrichtung des Bau fachbeirates zu überdenken, da er einerseits grundlegende Diskussionen zu den Prämissen der vorgelegten Projekte vermißte und andererseits allfällige Detailvorschläge zumeist nur sehr unbestimmt zur weiteren Überlegung in das Projekt übernommen wurden.

Wirtschaftlichkeitsprüfungen

- 7.28.1 Für die großen Investitionsprojekte des Flughafens hat die überprüfte Unternehmung ein externes Controlling durch ein Zivilingenieurbüro eingerichtet.
- 7.28.2 Der RH vermerkte, daß diese Maßnahme erst sehr spät gesetzt worden war.
- 7.28.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes werde seit Dezember 1993 für alle Großprojekte eine neue Projektorganisation angewendet.*

Genehmigung

- 7.29.1 Ein Investitionsantrag wird mit der Wirtschaftlichkeitsprüfung dem Investitionsausschuß zur einstimmigen Entscheidung und bei Befürwortung dem Vorstand vorgelegt. Nach dessen Bestätigung wird das Projekt in den Wirtschaftsplan aufgenommen und dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorgelegt.

Mit der Genehmigung durch den Aufsichtsrat erfolgt die Freigabe der Investition. Allerdings erhielt der Aufsichtsrat keine Information über Detailkostenschätzungen und über das Ergebnis der Ausschreibungen.

- 7.29.2 Nach Ansicht des RH war der Aufsichtsrat dadurch in seiner Kontrollmöglichkeit eingeschränkt. Um eine genaue Kontrolle der Investitionsvorhaben zu ermöglichen, empfahl der RH ein mehrstufiges Genehmigungsverfahren, in dem der Masterplan mit Ausbautetappen nach Verkehrsaufkommen dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorgelegt und der Aufsichtsrat über das Ergebnis der Ausschreibungen mit einer Begründung eventueller Abweichungen gegenüber den Kostenschätzungen bei einzelnen Hauptwerken informiert werden sollte.
- 7.29.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes sei die Information des Aufsichtsrates satzungsgemäß und gesetzeskonform erfolgt und alle Investitionsprojekte sowie deren Kosten vom Aufsichtsrat genehmigt worden. Weiters habe der Aufsichtsrat im Februar 1995 über Antrag des Vorstandes im Sinne der Empfehlung des RH für alle Investitionen mit einer Projektsumme von über 50 Mill S das zweistufige Genehmigungsverfahren eingeführt.*

Kontrolle durch den Aufsichtsrat

- 7.30.1 Veränderungen der Schätzkosten der laufenden Bauvorhaben wurden dem Aufsichtsrat mitgeteilt und von diesem jeweils genehmigt. In der Folge wurde als Vergleich zum Ist-Wert stets der laufend angepaßte und genehmigte Soll-Wert angegeben, was den direkten Vergleich mit der ursprünglichen Kostenannahme erschwerte. So wurden zB für den Ausbau des Flughafes im Frühjahr 1990 1 446 Mill S, im Herbst 1991 1 592 Mill S und im Herbst 1992 1 750 Mill S genehmigt. Die endgültige Investitionssumme lag laut Auskunft der Unternehmung vom September 1996 bei 1 727 Mill S.
- 7.30.2 Der RH wies darauf hin, daß nur anhand des wechselseitigen Vergleiches der Daten aus Grobschätzungen, Schätzungen, Ausschreibungsergebnis und Abrechnung die Güte der Planung und die Exaktheit der Bauabwicklung beurteilt werden können.

Investitionsverfolgung

7.31.1 Bei vielen Projekten wurde eine systematische Investitionsverfolgung nicht erstellt. Wenngleich die genehmigten Kosten je Projekt insgesamt kaum überschritten wurden, bestanden innerhalb der Gewerkehauptgruppen erhebliche Über- und Unterschreitungen.

In den Aufträgen an die für die Kostenverfolgung komplexer Großprojekte bestellten Zivilingenieurbüros fehlte außer der genauen Festlegung der zu erbringenden Kontrolltätigkeit auch die Verpflichtung zur Erstellung einer aussagekräftigen Baudokumentation.

7.31.2 Der RH beanstandete die mangelhafte Baudokumentation und Kostenverfolgung und wies darauf hin, daß dadurch Unregelmäßigkeiten in den Abrechnungen nicht auszuschließen sind.

7.31.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes werde seit 1990 ein zahlenmäßiger Soll-/Ist-Vergleich durchgeführt. Seit 1993 wären entsprechende Darstellungen erarbeitet worden. Die Werkverträge zur Beauftragung der Ziviltechniker seien Standardverträge, die sich an den jeweiligen Gebührenordnungen orientieren und vom Baufachbeirat geprüft und dem Vorstand zur Anwendung empfohlen worden wären. Seit 1993 würden die Werkverträge den jeweiligen Aufgaben individuell angepaßt.*

Entwurfsplanung

7.32.1 Vielfach war die Planung trotz ausreichender Vorlaufzeit zu Beginn des Ausschreibungsverfahrens noch nicht abgeschlossen, so daß die ausgeschriebenen Massen meist nicht den später zur Ausführung gelangten Massen entsprachen.

7.32.2 Der RH empfahl die Festlegung fester Planungstermine mit einem Redaktionsschluß vor Beginn der Ausschreibung.

7.32.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes seien in einigen Fällen bewußt Planungsunschärfen in Kauf genommen worden, um die Baupreissituationen zu nutzen und die prognostizierte stärkere Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen.*

Ausführungsüberwachung

7.33.1 Bei einigen Bauvorhaben wurde der Planer auch mit der Bauaufsicht betraut.

7.33.2 Der RH empfahl, diese Leistungen getrennt zu vergeben, und regte an, die eigenen Fachleute in die örtliche Bauaufsicht einzubinden.

7.33.3 *Der Vorstand sagte dies zu.*

Projektdurchführung

- 7.34.1 Eine Ausschreibung der Zivilingenieurarbeiten bzw ein Wechsel der eingesetzten Zivilingenieure erfolgten bei den Großprojekten unter Hinweis auf die gegebene Erfahrung und die Einheitlichkeit der Gestaltung nicht.
- 7.34.2 Der RH vermeinte, daß im Hinblick auf die erheblichen Aufwendungen für die Planung und Abwicklung der Einzelvorhaben mehrere Büros zur Angebotslegung eingeladen werden sollten.

Projektänderungen

- 7.35.1 Die Vorstellungen über die Größenordnungen der einzelnen Projekte stimmten mit den tatsächlich zur Ausführung bzw zur Genehmigung vorgelegten Projektsummen nicht überein.

War die erste Annahme über die Hallenerweiterung nach Süden noch 343 Mill S (September 1988), wies die weitere Planung 535 Mill S (Februar 1989) aus. Der Aufsichtsrat genehmigte im Zuge des Wirtschaftsplanes im Februar 1990 die beantragte Investitionssumme von 649 Mill S und im Wirtschaftsplan 1991 bereits 701 Mill S. Im September 1992 bewilligte er eine weitere Aufstockung auf 756 Mill S. Laut Auskunft der Unternehmung vom September 1996 betrug die Abrechnungssumme 757 Mill S.

- 7.35.2 Nach Ansicht des RH hat die Flughafen Wien AG zur Zeit der Investitionsentschlüsse 1988 den Umfang der gewünschten Erweiterung nicht hinreichend geklärt. Dies führte nicht nur in der Planungsphase, sondern auch während des Baues zu Änderungen sowohl des Bauumfanges als auch der Bauausstattung.
- 7.35.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes wären aufgrund zusätzlichen externen Bedarfes Erweiterungen erforderlich gewesen.*

Angebotsprüfung

- 7.36.1 Eine vertiefte Angebotsprüfung wurde nicht regelmäßig durchgeführt. Da sich die Flughafen Wien AG keine Detailkalkulationsunterlagen vorlegen ließ, verzichtete sie sowohl auf die Analyse von Angeboten als auch auf die Möglichkeit, bei Massenüberschreitungen gezielt auf Neukalkulationen zu drängen.
- 7.36.2 Der RH vertrat die Ansicht, daß im Hinblick auf Massenunsicherheiten den kalkulierten Einheitspreisen erhöhtes Augenmerk hätte zugewendet werden sollen.
- 7.36.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes sei die vertiefte Angebotsprüfung ab 1993 verpflichtend.*

Vergabe- und Abrechnungspreise

- 7.37.1 Bei Einzelgewerken schienen erhebliche Differenzen zwischen der Ausschreibung bzw den Vergabepreisen und der Abrechnung auf. Über- und teilweise auch Unterschreitungen wiesen darauf hin, daß die Bauarbeiten ohne ausreichende Planungen und Massenermittlungen begonnen worden waren.

- 7.37.2 Dementsprechend konnten die Ausschreibungen nach Ansicht des RH kaum zu einer Bestpreisfindung führen.

Nach Ansicht des RH sollten in einem Leistungsverzeichnis alle notwendigen Leistungen erfaßt und ausgeschrieben werden, wobei die mitausgeschriebenen Regieleistungen nur zur Abdeckung unvorhergesehener Arbeiten herangezogen werden sollten. Regieleistungen stellen außerdem aufgrund der nötigen Kontrolle und Abrechnung einen erheblichen Mehraufwand für die kontrollierende Stelle dar und erbringen nur in den seltensten Fällen eine den Leistungspositionen vergleichbare Arbeitsleistung.

- 7.37.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes sei die Bestpreisfindung zum Zeitpunkt der Ausschreibungen nur mit dem damals vorhandenen Wissensstand möglich gewesen. Die Aufrechterhaltung des Passagierflusses und die jeweilige phasenweise Übersiedlung der Geschäftsbereiche hätten die Steigerungen der Regieleistungen nach sich gezogen.*

P e r s o n a l

Entlohnungsniveau

- 7.38.1 Einerseits zeigte die Entwicklung der Personalkennzahlen eine für die Flughafen Wien AG vorteilhafte Entwicklung, andererseits befand sich die Entlohnung, insbesondere im Angestelltenbereich, auf einem überdurchschnittlich hohen Niveau, was für die Ertragskraft der Gesellschaft eine Belastung darstellte.

Die Entlohnungsstruktur war durch kollektivvertragliche jährliche Vorrückungen geprägt, wodurch das Entlohnungsniveau unabhängig von den jährlichen Bezugserhöhungen rasch anstieg.

Die Flughafen Wien AG war sich der Problematik dieses Schemas bewußt und bemühte sich bereits seit 1981 mit Erfolg, die automatischen Vorrückungen zu begrenzen. Auch gelang es in den letzten Jahren, die außerordentlichen Vorrückungen deutlich zu verringern.

- 7.38.2 Der RH stellte fest, daß die Unternehmung zielführende Maßnahmen gesetzt hat, ihre Bemühungen aber fortsetzen muß.

Zusätzliche Leistungen

- 7.39.1 Die Flughafen Wien AG gewährte ihren Dienstnehmern aufgrund der bis 1986 abgeschlossenen Vereinbarungen zahlreiche über das kollektivvertragliche Maß hinausgehende Vergünstigungen, welche Kosten von 31 Mill S (1993) verursachten.
- 7.39.2 Der RH erachtete die von der Betriebsleistung unabhängige Belastung der Unternehmung als zu hoch.
- 7.39.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes habe er bereits einzelne Maßnahmen gesetzt.*

Vorstandsangelegenheiten

- 7.40.1 Die 1992 abgeschlossenen Verträge sahen vor, daß die beiden Vorstandsmitglieder im Falle einer Abberufung bzw Nichtwiederbestellung, ausgenommen bei Verfehlungen und groben Pflichtverletzungen, bis zum Beginn der ihnen zustehenden Pensionszahlungen (im Jahr 2000) zwölfmal jährlich mit der Hälfte der zustehenden Vorstandsbezüge als Konsulenten weiterzubeschäftigen sind.
- 7.40.2 Nach Auffassung des RH war dadurch der Handlungsspielraum des Aufsichtsrates, Veränderungen im Vorstand vorzunehmen, eingeschränkt.

Schl u ß b e m e r k u n g e n

- 7.41 Abschließend empfahl der RH:
- (1) Die Fertigstellung eines umfassenden Strategiekonzeptes mit bereichsübergreifenden Strategien.
 - (2) Die strategischen Zielsetzungen für die Beteiligungen stärker in die operative Planung einfließen zu lassen und eine direkt dem Vorstand unterstellte zentrale Beteiligungsverwaltung einzurichten.
 - (3) Sich weiterhin um die Einschränkung der Kostendynamik zu bemühen, besonderes Augenmerk auf Kosteneinsparungspotentiale, insbesondere auch im Abfertigungsbereich, zu richten und das Kostenmanagement verstärkt auszubauen.
 - (4) Maßnahmen zum Übergang von einer geschützten Tarifpolitik zu einer flexibleren, konkurrenzfähigen Preispolitik zu setzen.
 - (5) Für die Allgemeine Luftfahrt aussagefähige Gesamtergebnisse zu ermitteln.
 - (6) Der Anpassung des Masterplanes an den Ausbauzustand und in weiterer Folge der Berücksichtigung von sich ändernden Rahmenbedingungen mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden.
 - (7) Die Planung, Abwicklung und Kontrolle der Bauvorhaben wirkungsvoller zu gestalten.

Kuratorium Wiener Pensionistenheime

Kurzfassung des Prüfungsergebnisses

(1) Das Kuratorium Wiener Pensionistenheime (KWP) wurde im Jahr 1960 als gemeinnütziger Fonds mit Rechtspersönlichkeit gegründet. Die Finanzierung des KWP erfolgte durch Leistungen der Pensionäre und durch Beiträge der Stadt Wien. Dabei wurde der Differenzbetrag zwischen allen betrieblichen Aufwendungen und den Leistungen der Pensionäre durch eine Subjekt- und eine Objektförderung der Stadt Wien ausgeglichen. Die Objektförderung kam auch jenen Heimbewohnern zugute, deren Einkommen es ihnen erlaubt hätte, die festgesetzten Tarife zur Gänze zu entrichten.

(2) Die Beurteilung und Festlegung des Standortes des Pensionistenheimes Engerthstraße/Handelskai erfolgte ohne Klärung offener Fragen und ohne Gesamtkonzeption. Die entsprechende Flächenwidmung für diesen Standort nahm der Wiener Gemeinderat erst im Dezember 1991 vor. Die Planungsleistungen des von dem KWP schon Mitte der achtziger Jahre beauftragten Bautreuhänders waren mit Fehlern und Säumnissen behaftet. Das Pensionistenheim Engerthstraße wurde in der 6 D-Systembauweise, einem vom beauftragten Generalunternehmer entwickelten und vertriebenen Stahlbaukonstruktionsverfahren, ausgeführt. Der Auftrag an den Generalunternehmer erfolgte ohne Wettbewerbsverfahren.

Kenndaten				
Rechtsform:	Gemeinnütziger Fonds mit Rechtspersönlichkeit, errichtet durch Gemeinderatsbeschluß vom 7. Oktober 1960			
Stand zum 31. Dezember	1992	1993	1994	1995
	Anzahl			
Häuser	30	30	30	31
Betten	9 183	9 177	9 219	9 567
davon Pflegebetten	1 186	1 213	1 328	1 434
Verpflegstage	2 987 237	3 003 838	3 005 967	3 089 128
Pensionärstand	7 837	7 768	7 723	7 957
	in Mill S			
Bilanzsumme	5 400	5 377	5 368	5 340
Pensionserlöse	848	908	988	1 057
Erlöse aus Pflegeleistungen	57	59	55	59
Zuschüsse der Stadt Wien				
Subjektförderung	170	196	217	246
Objektförderung	261	270	257	286
Summe Umsatzerlöse	1 336	1 433	1 517	1 648
Personalaufwand	618	693	723	835
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	+ 12	+ 16	+ 23	+ 35
Jahresüberschuß	+ 10	+ 15	+ 30	+ 35
	Anzahl			
Personalstand	1 881	1 914	1 881	2 125

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 8.1 Der RH überprüfte von März bis Mai 1994 die Gebarung des Kuratoriums Wiener Pensionistenheime (KWP) und leitete den Entwurf des Prüfungsergebnisses dem KWP im Dezember 1994 zu. Zu dem im April 1996 übermittelten Prüfungsergebnis gab die Stadt Wien im Juni 1996 eine Stellungnahme ab. Der RH erstattete im Juli 1996 eine Gegenäußerung.

Rechtliche und wirtschaftliche Verhältnisse

Rechtsgrundlagen

- 8.2 Gegenstand des KWP ist die Errichtung und der Betrieb von Wohnheimen samt Pflegestationen für ältere Menschen. Es wurde mit Gemeinderatsbeschluß vom 7. Oktober 1960 als gemeinnütziger Fonds mit Rechtspersönlichkeit errichtet. Organe des KWP waren der Vorstand, die Präsidentin und die Geschäftsstelle (Zentrale), der ein Geschäftsführer vorstand.

Finanzierung

- 8.3.1 Die Mittelaufbringung des KWP erfolgte vorwiegend durch Leistungen der Pensionäre und durch Beiträge der Stadt Wien. Nachdem der Zuschußbedarf für die Stadt Wien trotz Erhöhung der Pensionspreise auf mehr als 30 % der gesamten Betriebskosten gestiegen war, wurden die Zuschußleistungen der Stadt Wien gemäß einem Gemeinderatsbeschluß vom 22. Jänner 1993 mit Wirkung ab 1. Jänner 1993 neu geregelt. Demnach entrichtete die Stadt Wien den Differenzbetrag zwischen den festgesetzten Pensionsentgelten und den von den Heimbewohnern tatsächlich geleisteten Beiträgen (Individual- bzw Subjektförderung). Weiters übernahm die Stadt Wien eine sogenannte Objektförderung. Dabei wird der Differenzbetrag zwischen allen betrieblichen Aufwendungen und der Summe der festgesetzten Pensionsentgelte bis zu einem Höchstausmaß von 30 % aller betrieblichen Aufwendungen abgedeckt.

- 8.3.2 Der RH bemängelte, daß dem Gemeinderat bei seinem Beschluß über die Objektförderung nicht auch eine Finanzierungsvariante vorgelegt wurde, die kostendeckende Pensionsentgelte und einen Zuschuß der Stadt im Rahmen der Subjektförderung vorsieht. Daraus wäre auch der zahlenmäßige Mehraufwand für die Stadt Wien durch die nun in Geltung stehende Regelung ersichtlich geworden. Überdies kam die Objektförderung auch den Pensionären zugute, deren Einkommen es ihnen erlaubt hätte, die festgesetzten Tarife zur Gänze zu entrichten. Im Hinblick auf die Budgetsituation der Stadt Wien empfahl der RH künftig kostendeckende Pensionsentgelte in Verbindung mit einer Individual- bzw Subjektförderung.

- 8.3.3 *Laut Mitteilung des KWP würde bei Anwendung des vom RH vorgeschlagenen Finanzierungsmodells die Subjektförderung entsprechend steigen und der Einsparungseffekt nur mehr 73 Mill S jährlich betragen.*

Laut Stellungnahme des Wiener Stadtsenates werde der Vorstand des KWP die Empfehlung des RH prüfen.

Verbindlichkeiten

- 8.4.1 Die Verbindlichkeiten des KWP betragen zum 31. Dezember 1992 rd 5 Mrd S. Sie bestanden zu 97 % aus Darlehen und langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Der Großteil der Darlehen entfiel auf Wohnbauförderungsdarlehen (2,7 Mrd S) bzw auf Darlehen der Stadt Wien (650 Mill S). Die Laufzeit der Wohnbauförderungsdarlehen betrug im allgemeinen 50 Jahre, bei zwei Heimen sogar 70 Jahre. Demgegenüber vereinbarte das KWP mit der Stadt Wien, jährlich 1 % der Darlehenssumme in zwei Halbjahresraten zurückzuzahlen, was einer Laufzeit von 100 Jahren entsprach. Die

Darlehen der Stadt Wien waren unverzinslich und hatten eine Laufzeit von 100 Jahren bzw für nach 1982 gewährte Darlehen von 50 Jahren.

Die langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betrafen Hypothekendarlehen, die im Jahr 1992 allgemein mit 9,25 %, in Ausnahmefällen mit 8,875 % verzinst waren. Dabei wurden zuerst Angebote von zwei und danach nur mehr von einem Kreditinstitut eingeholt. Vergleiche des RH mit anderen im Wohnbaubereich tätigen Unternehmungen ergaben für 1992 einen durchschnittlichen Zinssatz von 8,75 % bis 9 %.

- 8.4.2 Nach Auffassung des RH wäre in Anbetracht der hohen Darlehensvolumina und der bestehenden Sicherheiten des Schuldners KWP ein niedrigerer Zinssatz erzielbar gewesen. Der RH empfahl, durch Einholen von Angeboten mehrerer Kreditinstitute einen marktkonformen Zinssatz zu erzielen.
- 8.4.3 *Das KWP teilte mit, daß für das Jahr 1993 die Zinssätze auf 8,25 % bzw auf 7,5 % gesenkt werden konnten. Angebote von anderen Kreditinstituten würden künftig eingeholt werden.*
- 8.5.1 Während die Zinsenbelastung durch Hypothekendarlehen in den kommenden Jahren laufend sinken wird, wird der Aufwand für Tilgungen bis zum Jahr 2004 laufend steigen.
- 8.5.2 Der RH verwies darauf, daß die Darlehenstilgungen bei der KWP in betriebswirtschaftlicher Sicht aus Mitteln der Innenfinanzierung, nämlich Abschreibungen,¹ erfolgen können. Als Voraussetzung dafür müssen sich aber die Abschreibungen und die Tilgungen gleichmäßig entwickeln. Da ohne weitere Investitionen die Abschreibungen aber konstant bleiben und die Tilgungen - wie erwähnt - steigen, ist ab dem Jahr 2005 mit Finanzierungsengpässen zu rechnen. Der RH empfahl, dieser Entwicklung mit vorzeitigen Tilgungen, vor allem der höher verzinsten Hypothekendarlehen, frühzeitig entgegenzuwirken.
- 8.5.3 *Der Wiener Stadtsenat teilte mit, daß eine Erhaltung des Eigenkapitals dringend geboten sei. Es sei daher bereits ab dem Jahr 1995 durch eine jährliche Rücklagendotierung nicht nur für nicht geförderte Erneuerungserfordernisse, sondern auch für kommende Annuitätstilgungen die erforderliche Eigenkapitalerhaltung sichergestellt.*

Elektronische Datenverarbeitung

- 8.6.1 Zur Zeit der Gebarungüberprüfung erfolgte die Datenverarbeitung für die Verwaltungsfunktionen Buchhaltung, Lohn- und Gehaltsverrechnung, Evidenzführung der Aufnahmebewerbungen, Leistungserfassung, Fakturierung und Statistik in einem zentralen Rechenzentrum, wobei die Heime mit Bildschirmterminals über Standleitung mit der Zentrale verbunden waren. Darüber hinaus waren in einigen Heimen und in der Zentrale Personalcomputer installiert. Aufgrund technischer Entwicklungen und unterschiedlicher Anwendungsanforderungen entschied das KWP im Juni 1993, alle Heime mit Personalcomputern und einer Vernetzung der Heime und der Zentrale auszustatten.

¹

Dabei werden die über Erträge in die Unternehmung zurückgeflossenen Abschreibungsteile, die zeitweilig oder unbegrenzt freigesetzt werden, zur Deckung von Finanzierungserfordernissen herangezogen.

Der Ankauf der Geräte sollte mit Hilfe eines EDV-Beraters ausgeschrieben werden. Es wurden daher drei EDV-Berater eingeladen, Angebote für die Durchführung der Ausschreibung zu legen. Die drei eingelangten Angebote waren bezüglich der Einzelheiten und Preisgestaltung sehr unterschiedlich. Das KWP wählte allerdings die Kriterien für ihre Bewertung erst nach dem Vorliegen der Angebote aus und wendete die Kriterien nicht für alle Angebote gleich an. Es erteilte den Auftrag an den EDV-Berater mit dem umfangreichsten und preislich höchsten Angebot.

In der darauffolgenden Ausschreibung waren fünf unterschiedliche Konfigurationen mit 33 Netzwerkservern, 107 Personalcomputern und 32 Laserdruckern vorgesehen. Die Lieferung und Installation der Geräte sollte stufenweise bis Juni 1994 erfolgen. Nach erfolgter Ausschreibung wurde schließlich mit Hilfe des EDV-Beraters der Bestbieter ermittelt und im Dezember 1993 mit der Lieferung beauftragt. Der EDV-Berater legte dem KWP im Februar 1994 einen ausführlichen Endbericht über die Abwicklung der Ausschreibung vor, in welchem er auch auf neue Problembereiche hinwies, die sich bei Fehlen von strategischen und organisatorischen Richtlinien ergeben. Derartige Richtlinien und Konzepte konnte der RH aber zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht feststellen.

- 8.6.2 Wie der RH zur Auswahl des EDV-Beraters bemerkte, war ein objektives Wettbewerbsverfahren aufgrund der dargestellten Handhabung der Bewertungskriterien nicht gegeben. Der RH empfahl, künftig die Kriterien für die Bewertung vor dem Einlangen der Angebote festzulegen, untereinander zu gewichten und den Grad der Erfüllung zu bewerten, um eine objektive und nachvollziehbare Auswahl der Angebote zu erreichen. Im übrigen regte der RH an, in einem EDV-Konzept die Zieldefinition für die EDV und ihre Umsetzung festzulegen, dafür entsprechende organisatorische Maßnahmen zu erarbeiten und nach Prioritäten gereichte Projekte zu verwirklichen.

Errichtung eines Pensionistenheimes in Wien - Leopoldstadt, Engerthstraße/Handelskai

Bauvorhaben

- 8.7 Im Hinblick auf die große Nachfrage nach Heimplätzen bemühte sich das KWP seit dem Jahr 1979 um einen Standort für ein zweites Pensionistenheim im zweiten Gemeindebezirk. Nachdem Bemühungen des Vorstandes, ein Pensionistenheim am Standort Vivariumstraße/Sportklubstraße zu errichten, fehlgeschlagen waren, kam es nach lang andauernden Verhandlungen und Planungen schließlich im Oktober 1988 zur Festlegung des neuen Standortes Engerthstraße/Handelskai. Nachdem der von der KWP schon Mitte der achtziger Jahre beauftragte Bautreuhänder im Mai 1991 den Antrag auf Baubewilligung bei der Baupolizei eingebracht hatte, wurde mit dem Bau im Dezember 1992 begonnen. Das Pauschalangebot eines Generalunternehmers vom Februar 1992 lag bei 553 Mill S. Im März 1993 wurde dieser Generalunternehmer vom Bautreuhänder ohne Wettbewerbsverfahren mit der Durchführung des Auftrages zu einem Pauschalpreis von 466,5 Mill S (ohne USt) beauftragt.

Das Pensionistenheim wurde in der 6 D-Systembauweise, einem vom Generalunternehmer entwickelten und vertriebenen Stahlbaukonstruktionsverfahren, ausgeführt. Im

Pensionistenheim wurden 51 Pflegebetten und 297 Wohneinheiten mit 320 Betten samt den dazugehörigen infrastrukturellen Einrichtungen untergebracht. Die Fertigstellung erfolgte im Jahr 1994 bei Gesamtkosten von 524,7 Mill S (ohne USt).

Baudurchführung

- 8.8.1 Wie der RH erhob, waren seit dem im Dezember 1978 erstellten "Stadtentwicklungsplan für Wien" - ein flexibles, mittelfristiges, kommunales Planungsinstrument - keine plandokumentarischen Darstellungen über weitere Standorte von Pensionistenheimen erstellt worden. Für den betreffenden Bereich fehlte ein Stadtentwicklungsplan mit zielorientierten kommunalen Handlungsprogrammen. Ohne Standortentscheidung und ohne einen endgültigen Flächenbedarf ermittelt zu haben, wurden 1985 für den Standort Vivariumstraße sechs Strukturstudien mit unterschiedlicher Bauweise und 1986 für den Standort Engerthstraße zwei Bebauungsstudien im Wege der Beauftragung des erwähnten Bautreuhänders und einer Architektin erstellt.

Den Standort Engerthstraße beurteilten im Jahr 1987 sowohl die Arbeiterkammer als auch die MA 18-Stadtentwicklung und Stadtplanung kritisch. Während die Arbeiterkammer feststellte, daß das Pensionistenheim an diesem Standort notwendigerweise einen Inselcharakter habe, bemängelte die MA 18 bei der ihr vorgelegten Bebauungsstudie (Variante 3) unter anderem das Fehlen einer Integration der baulichen Vorhaben untereinander, von Lärmschutzmaßnahmen für künftige Vorhaben, von Anschlüssen für Fußgänger sowie die ungenügende Standortqualität und zu geringe Ausmaße der Freiräume. In der Folge führten lang andauernde Verhandlungen und Planungen im Oktober 1988 - laut einem Aktenvermerk der MA 69 - zur endgültigen Festlegung des Standortes Engerthstraße. Einer Forderung der Stadt Wien vom 12. April 1989 zufolge hatte das KWP als Voraussetzung für die Weiterbearbeitung ihres Bauprojektes eine städtebauliche Untersuchung in Form eines "Expertenverfahrens" (Gutacherverfahren)¹ durchzuführen.

- 8.8.2 Wie der RH bemerkte, waren die Beurteilung und die Festlegung des Standortes Engerthstraße ohne Klärung offener Fragen und ohne Gesamtkonzeption erfolgt. Nach Auffassung des RH hätte dem KWP im vorliegenden Fall lediglich die Aufgabe der Mitwirkung an der Standortwahl sowie die Bekanntgabe des Bedarfs anhand angemeldeter Pensionäre und des Raum- und Funktionsprogrammes übertragen werden dürfen. Es wäre Aufgabe der Stadt Wien gewesen, einen Stadtentwicklungsplan für den betreffenden Bereich zu erstellen.

Der RH bemängelte ferner die Beauftragung des Bautreuhänders und einer Architektin vor der endgültigen Entscheidung über den Standort des Pensionistenheimes als verfrüht, zumal durch die erwähnte Einleitung des Expertenverfahrens die bereits angefallenen Kosten der Bauvorbereitungsarbeiten für die Standorte Vivariumstraße und Engerthstraße in Höhe von 1 Mill S als verllorener Aufwand anzusehen waren.

- 8.9.1 In der Folge führte die MA 19-Architektur und Stadtgestaltung im November 1989 die Ausschreibung zum Expertenverfahren durch. Die auf die "Errichtung eines Pensio-

1

entsprach dem Begriff des Architektenwettbewerbes

nistenheimes und einer Wohnhausanlage" in 6 D-Systembauweise auf dem Standort Engerthstraße lautenden Ausschreibungsunterlagen enthielten als Vorgabe die Bauklassen IV und V, für die aber keine entsprechende Flächenwidmung bestand.

Im März 1990 empfahl die Gutachterjury einstimmig, das Projekt einer Architektin weiter zu bearbeiten. Der erforderliche Beschluß des Gemeinderates für die Änderung und Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes erfolgte am 13. Dezember 1991, wobei das abgeschlossene Expertenverfahren die Grundlage dafür bildete.

8.9.2 Wie der RH kritisch vermerkte, beruhten die Ausschreibungsunterlagen für das Expertenverfahren nicht auf einer entsprechenden Flächenwidmung. Nach seiner Auffassung hätten jedoch zuerst die Grundlagen für eine Änderung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes geschaffen werden und darauf aufbauend das Expertenverfahren veranstaltet werden sollen, um bei der danach erfolgten Ausarbeitung des Projektes ein Risiko von Planungsverzögerungen oder einer Ablehnung des Projektes zu vermeiden.

8.9.3 *Das KWP wies darauf hin, daß es auf die Abfolge von Festlegungen und die Abänderung der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne keinen Einfluß habe und in diesen Dingen von den planenden Stellen der Stadt Wien abhängig gewesen wäre.*

Der Wiener Stadtsenat teilte mit, das KWP habe einen Bebauungsvorschlag erstellt, der nicht den Intentionen der Stadtplanung entsprochen habe, worauf ein städtebauliches Expertenverfahren durchgeführt worden sei, um eine optimale Grundlage für eine Einbindung in die örtliche Bezirksstruktur zu erreichen. Das Ergebnis habe als Grundlage zur Änderung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes gedient.

8.9.4 Der RH erwiderte dem Wiener Stadtsenat, die dargestellte Vorgangsweise habe das bereits erwähnte Risiko beinhaltet. Das Expertenverfahren habe im übrigen die Standortmängel nicht beseitigt.

8.10.1 Die Mitte der achtziger Jahre vom Bautreuhänder beauftragte Architektin sollte gemeinsam mit der Preisträgerin des Wettbewerbes in Teamarbeit das Projekt weiterbearbeiten. Die Auflösung des bisherigen Vertrages mit der ersterwähnten Architektin war aber erst möglich, nachdem das KWP ihr weitere Planungen mit einer Honoraruntergrenze von 3 Mill S zugesagt hatte. Tatsächlich wurden bis März 1994 gemäß der in der Vereinbarung "getroffenen Zusage" bereits Planungsaufträge über 500 000 S an sie vergeben. Die Einreichpläne zum Ansuchen vom 16. Mai 1991 um Baubewilligung entsprachen nicht der bestehenden Flächenwidmung. Obwohl die MA 37-Baupolizei das eingereichte Projekt daher hätte ablehnen müssen, blieb es unbehandelt liegen. In weiterer Folge waren bei den vom Architekturbüro vorgelegten Einreichplänen wiederholt in mehreren Punkten Ergänzungen oder Änderungen erforderlich. Als Folge dieser Änderungen und Ergänzungen stimmte die Ausführungsplanung in einigen Bereichen mit den bewilligten Einreichplänen nicht überein.

8.10.2 Der RH beurteilte die eingereichte Planung als unausgereift. Durch den Zeitpunkt des Antrages auf Baubewilligung konnten außerdem die Auswirkungen der Bauordnungsnovelle 1990 (sogenannte "Behindertenovelle") auf die Größe der Vorräume, Bäder, WC ua vermieden werden.

- 8.11.1 Auch im Ausführungsstadium des Bauwerkes gab es mangelhafte Planlieferungen, Planungsfehler sowie nicht ausführungsfähige Pläne des Bautreuhänders. So widersprachen Fassadenpläne dem Planungsstand. Das Fehlen letztgültiger Pläne hatte das KWP sogar veranlaßt, dem Bautreuhänder "Fahrlässigkeit vorzuwerfen".
- 8.11.2 Der RH empfahl, die durch Planungsfehler und Säumnisse entstandenen Kosten zu ermitteln und dem verantwortlichen Bautreuhänder in Rechnung zu stellen.
- 8.11.3 *Das KWP sagte zu, den Anregungen des RH bezüglich der durch Planungsfehler und Säumnisse entstandenen Kosten entsprechen zu wollen.*
- 8.12.1 Gegenüber dem im März 1993 mit dem Generalunternehmer vereinbarten Auftragsvolumen von 466,5 Mill S (ohne USt) gab der Bautreuhänder im April 1993 der MA 25 die Gesamtkosten mit 525 Mill S (ohne USt) samt Zahlungsplan für 1993 bis 1996 an, ohne eine Begründung für den Unterschied in Höhe von 58,5 Mill S zu geben.
- 8.12.2 Nach Auffassung des RH hätte gerade ein Pauschalangebot eine abgeschlossene, bis ins Detail gehende Planung vorausgesetzt. Die Preisabweichungen waren auf das Fehlen dieser Voraussetzung zurückzuführen.
- 8.12.3 *Das KWP teilte mit, bei dieser Differenz handle es sich um Baunebenkosten wie Gebühren, Honorare und Anschlußkosten. Der Auffassung des RH hinsichtlich der Erstellung von Pauschalangeboten trat das KWP bei, wies jedoch darauf hin, daß eine derartige Vorgangsweise in der Praxis kaum anzutreffen sei. Das KWP habe daher das ebenfalls in 6 D-Systembauweise errichtete Haus Hohe Warte als beispielhaftes Referenzprojekt vorgegeben.*

S c h l u ß b e m e r k u n g e n

- 8.13 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:
- (1) Die Festsetzung der Pensionsentgelte sollte kostendeckend in Verbindung mit einer Individual- bzw Subjektförderung erfolgen.
 - (2) Durch das Einholen von Angeboten mehrerer Kreditinstitute sollte ein marktkonformer Zinssatz erzielt werden.
 - (3) In einem EDV-Konzept wäre die Zieldefinition für die EDV und ihre Umsetzung festzulegen.
 - (4) Die beim Pensionistenheim Engerthstraße durch Planungsfehler und Säumnisse des Bautreuhänders entstandenen Kosten sollten ermittelt und dem Bautreuhänder in Rechnung gestellt werden.

Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe

Kurzfassung des Prüfungsergebnisses

(1) Die Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe (WVB) unterhielten im Jahr 1995 ein U-Bahn- und Straßenbahnnetz von rd 290 km sowie ein Busnetz untertags von rd 410 km Linienlänge. Die Anzahl der beförderten Personen stieg von 1990 bis 1995 aufgrund von Ausweitungen des Verkehrsangebotes, insbesondere bei der U-Bahn, um 12 % auf 688 Mill Fahrgäste.

(2) Die Stadt Wien leistete erhebliche jährliche Zuschüsse für die Betriebskosten und die Investitionen der WVB. Seit der Übernahme des U-Bahnvermögens im Jahr 1993 betrug die jährliche Mittelzufuhr der Stadt durchschnittlich 9,4 Mrd S.

(3) Der Einzug in das neu errichtete Verwaltungszentrum Erdberg im Jahr 1994 brachte nicht die erwarteten Einsparungen, sondern verteuerte die Verwaltung.

(4) Die Auswirkungen der Bevorrangungsmaßnahmen der WVB für den Oberflächenverkehr wurden nicht systematisch erfaßt und ausgewertet. Sie erhöhten zwar die Pünktlichkeit, jedoch kaum die Geschwindigkeit.

(5) Seit dem Jahr 1995 wurde ein flächendeckender, täglich verkehrender Autobusnachtverkehr angeboten. Seine Benutzung blieb vorläufig hinter dem erwarteten Ausmaß zurück.

Kenndaten						
Rechtsgrundlage:	Wiener Stadtverfassung 1968, LGBl Nr 28 idgF, Statut für die Unternehmungen der Stadt Wien, Beschluß des Wiener Gemeinderates vom 4. Februar 1966 idgF					
Rechtsform:	Die Wiener Stadtwerke werden als Eigenbetrieb (Sondervermögen) der Stadt Wien - ohne eigene Rechtspersönlichkeit - mit doppischem Rechnungswesen geführt; die Verkehrsbetriebe sind ein Teilbetrieb der Wiener Stadtwerke					
	1990	1991	1992	1993	1994	1995
	in Mill S					
Bilanzsumme	9 396	10 862	10 938	57 915	61 217	63 773
Umsatzerlöse	3 051	3 214	3 257	3 303	3 669	3 750
Betrieblicher Aufwand	6 355	6 989	7 675	9 113	9 638	9 991
davon Personalaufwand	3 558	3 863	4 369	4 554	4 761	4 948
Betriebskostenzuschuß der Stadt Wien	2 166	2 494	2 682	3 197	3 209	3 315
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	- 544	- 591	- 838	- 1 202	- 1 183	- 1 148
Investitionen	618	661	605	5 365	4 185	4 181
Eigenkapital	6 734	6 943	6 719	27 924	29 466	30 766
	Anzahl in Millionen					
beförderte Personen	612	611	627	655	669	688
Kilometerleistung	89	94	97	97	99	101
Platzkilometer	10 374	11 185	11 727	11 885	12 379	12 843
	Anzahl					
Personalstand zum Jahresende	8 834	8 797	8 840	8 978	8 936	8 950

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 9.1 Der RH überprüfte im November und Dezember 1995 die Gebarung der Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe (WVB). Schwerpunktthemen waren umweltrelevante Maßnahmen und die Vereinfachung der Verwaltungsabläufe durch ein neues Verwaltungszentrum. Zu dem im März 1996 übermittelten Prüfungsergebnis gab der Wiener Stadtsenat im Juni 1996 eine Stellungnahme ab. Der RH erstattete eine Gegenäußerung im August 1996.

Leistungserstellung und wirtschaftliche Entwicklung

- 9.2 Die WVB betrieben 1995 ein U-Bahn- und Straßenbahnnetz von rd 290 km und ein Busnetz untertags von rd 410 km Linienlänge. Die Anzahl der beförderten Personen stieg von 1990 bis 1995 um 12 % auf 688 Mill Fahrgäste. Im gleichen Zeitraum hoben die WVB ihr Leistungsangebot auf der Basis von Platzkilometern um 24 % an. Die Leistung der Straßenbahn ging auf rd 4 Mrd Platzkilometer, somit rund ein Drittel der Gesamtleistung, zurück. Mit 51 % der Platzkilometer wurde 1995 erstmals mehr als die Hälfte der Leistung auf der U-Bahn angeboten.

Der Wiener Stadtsenat begrüßte in seiner Stellungnahme den Verweis auf die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen. Voraussetzungen dieses Erfolges waren laufende Verbesserungen des Verkehrsangebotes, eine ausgewogene Tarifpolitik und Verbesserungen im Kundendienst.

- 9.3.1 Durch höhere Fahrgastzahlen und mit den Tarifierhöhungen 1991 sowie 1994 stieg der Umsatz in fünf Jahren um 23 %. Im gleichen Zeitraum nahm der Aufwand um 55 % zu, davon rd 21 % durch Abschreibung des U-Bahnvermögens.

- 9.3.2 Wie der RH vermerkte, wurde die Leistungsausweitung der WVB nur unterproportional in Anspruch genommen. Dies wies auf eine Marktsättigung beim bestehenden Angebot hin. Der RH empfahl eine Ursachenanalyse.

- 9.3.3 *Laut Stellungnahme des Wiener Stadtsenates trat eine Marktsättigung nicht ein, weil die Anzahl der Fahrgäste in den letzten Jahren zunahm. Er hielt weiters den Weg, Leistungsausweitungen nur bei entsprechendem Mehrabsatz durchzuführen, für problematisch, weil im Verkehrsbereich die Nachfrage erst eintritt, wenn das Angebot bereitgestellt wird.*

- 9.3.4 Der RH erwiderte, daß die WVB das Angebot in den letzten Jahren bereits wesentlich erhöht hätten. Um das bestehende Netz besser auszulasten, müßten die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zugunsten der WVB weiter verbessert werden.

- 9.4.1 Die größte Veränderung seit 1990 im Vermögen der WVB erfolgte 1993 durch die Übernahme des U-Bahnvermögens von der bis zum Jahr 1992 als Eigenbetrieb der Stadt Wien geführten MA 38 "U-Bahnbau". Durch die erfolgsneutrale Übernahme erhöhten sich die Bilanzsumme um das Fünffache und das Eigenkapital um das Vierfache.

Die jährlichen Leistungen der Stadt Wien umfaßten den Zuschuß zu den Betriebskosten, die Investitionen der WVB und die Pensionsentlastung. Seit der Übernahme des U-Bahnvermögens im Jahr 1993 betrug die gesamte Mittelzufuhr durch die Stadt durchschnittlich rd 9,4 Mrd S pro Jahr.

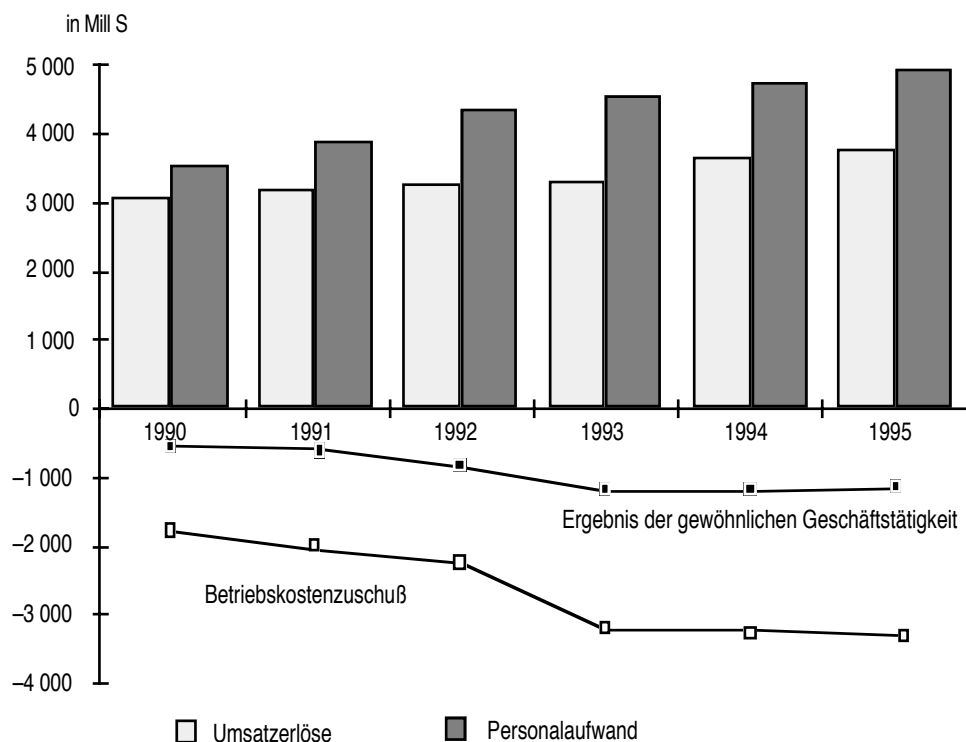
- 9.4.2 Wie der RH bemerkte, sind die Wiener Stadtwerke nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu führen. Der RH erachtete zur klaren Trennung zwischen der wirtschaftlichen Verantwortung der WVB-Direktion und der Verantwortung der Stadt Wien das Besteller-Erstellerprinzip als geeignet. Dabei erbringt der Verkehrsbetrieb aus eigener Wirtschafts-

kraft einen bestimmten verkehrsmäßigen Leistungsumfang. Darüber hinausgehende - vor allem von außen veranlaßte gemeinwirtschaftliche - Leistungen wären nach dem kostendeckenden Bestellerprinzip durchzuführen. Somit müßten die daraus entstehenden finanziellen Folgen von der Stadt als Besteller getragen werden. Auch sollten die WVB Standardinstrumentarien der Unternehmungsführung - wie mittelfristige Finanzplanung, Kostenrechnung, Controlling sowie Wirtschaftlichkeitsberechnungen - bei Projekten verbessern und ausbauen. Außerdem könnten Rationalisierungspotentiale durch ein Kostensenkungsprogramm in allen Bereichen ausgeschöpft werden.

9.4.3 *Der Wiener Stadtsenat teilte dazu mit, in den WVB Standardinstrumente der Unternehmungsführung künftig zu nutzen. Das Besteller-Erstellerprinzip sei bei den WVB insofern gegeben, als der Wiener Gemeinderat den Wirtschaftsplan beschließt.*

9.4.4 Der RH verwies dazu auf die entsprechenden Bemühungen in anderen Städten (Innsbruck, Salzburg, Zürich).

9.5.1 Die größte Aufwandsposition stellte der Personalaufwand dar. Er stieg seit 1990 um 37 % und betrug 1995 einschließlich der Dienstgeberbeiträge 4 948 Mill S. Der Personalaufwand überstieg seit 1990 die Umsatzerlöse, zuletzt 1995 um 31 %.



Ein Drittel des Personals stellte im Jahr 1995 der Fahrdienst, rund die Hälfte des Personalstandes entfiel auf technisches Personal.

9.5.2 Der RH empfahl den WVB, insbesondere durch Verminderung von Vorhaltekosten und Kapazitätsreserven dem Kostenanstieg entgegenzuwirken. Er regte an, die Notwendig-

keit, Qualität und Tiefe der Aufgabenverrichtung in den Dienststellen der WVB zu überprüfen.

- 9.5.3 *Laut Mitteilung des Wiener Stadtsenates habe sich das Leistungsangebot stärker als der Personalstand erhöht. Dies zeige deutlich den Anstieg der Produktivität. Eine Überprüfung der Organisationsabläufe sei in die Wege geleitet worden.*
- 9.5.4 Nach Ansicht des RH wäre die Produktivität für jede einheitliche Verrichtung (zB U-Bahnbetrieb, Werkstättenbetriebe, Verwaltungseinheiten) zu definieren und ihre Veränderung darzustellen. So zeigten schon die fahrerbezogenen Fahrkilometer eine niedrigere Produktivität als die Platzkilometer.
- 9.6.1 Gemäß dem Statut für die Unternehmungen der Stadt Wien sollen die eigenen Erträge die Aufwendungen voll decken und die wirtschaftliche Substanz sichern. Der Kostendeckungsgrad, die Relation zwischen Umsatzerlösen und gesamtem Aufwand, war 1993 auf 36 % gesunken. Die Tarifierhöhung zum 1. Jänner 1994 führte bei den WVB zu Mehreinnahmen von 380 Mill S und verbesserte den Kostendeckungsgrad auf 38 %. Die Personalkosten stiegen 1995 um 169 Mill S, der Gesamtaufwand um 226 Mill S. Für die einzelne Fahrt erlösten die WVB 1995 nur 5,45 S, während der Aufwand 14,34 S betrug. Trotz höherer Beförderungsleistung betrug 1995 der Kostendeckungsgrad wieder nur 38 %.
- 9.6.2 Nach Ansicht des RH unterließ es die Direktion der WVB, entsprechende Tarifierträge zu stellen, zumal das erwähnte Statut die WVB zur alljährlichen Überprüfung der Tarife und zu erforderlichen Änderungsmaßnahmen verpflichtet.
- 9.6.3 *Laut Stellungnahme des Wiener Stadtsenates bestünde keine Verpflichtung zur Stellung von Tarifierträgen.*
- 9.7.1 Die WVB führten seit dem Jahr 1994 vier Befragungen mit jeweils rd 600 Personen über qualitative Merkmale des Angebotes durch. Die Hälfte der Befragten sah die WVB als verlässlich und um den Kunden bemüht an. Ein Drittel bescheinigte den WVB umweltbewußtes Verhalten, nur 15 % glaubten, daß die WVB ein gutes Preis-/Leistungsverhältnis anböten, und rd 4 % hielten die WVB für wirtschaftlich erfolgreich.
- 9.7.2 Nach Auffassung des RH gelang es den WVB bisher nicht, den Kunden die hohen direkten und indirekten Zuschüsse der Stadt Wien und des Bundes für den Ausbau und die Aufrechterhaltung des öffentlichen Personennahverkehrs vor Augen zu führen.
- 9.7.3 *Der Wiener Stadtsenat teilte dazu mit, seit drei Jahren würden in der Pressearbeit die Kosten des öffentlichen Verkehrs aufgezeigt.*

Neues Verwaltungszentrum Erdberg

9.8.1 Die WVB mieteten zum Jahreswechsel 1993/94 von der Wohnparkerrichtungs- und Vermietungs AG (WEVAG) ein neuerrichtetes Verwaltungszentrum gegenüber der U-Bahnstation Erdberg. Dort zogen im Jahr 1994 die Direktion mit nachgeordneten Dienststellen sowie einige Verwaltungseinheiten der Generaldirektion der Wiener Stadtwerke (Generaldirektion) ein. Bis dahin diente dem Großteil der Verwaltung der WVB ein eineinhalb Jahrhunderte altes unternehmungseigenes Gebäude mit 8 675 m² Bürofläche.

Im Dezember 1988 ersuchte die Generaldirektion den amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Verkehr und Energie, Johann Hatzl, um die grundsätzliche Genehmigung, für die WVB einem Angebot der WEVAG zur Lösung des Raumproblems näherzutreten zu dürfen. Es handelte sich dabei um die Errichtung eines multifunktionalen Bauvorhabens in Erdberg. Die Investition hätte ohne Grundanteil und Garagen für rd 800 Bedienstete bei einer Nutzfläche von rd 27 300 m² 410 Mill S betragen.¹

9.8.2 Der RH kritisierte, daß die WVB diese entscheidende Weichenstellung mit keiner Kosten-Nutzen-Rechnung untermauert haben und auch keine weiteren Varianten der Unterbringung - vor allem auf eigenen Grundstücken - auf ihre Wirtschaftlichkeit untersuchten.

9.8.3 *Der Wiener Stadtsenat erklärte in seiner Stellungnahme das Fehlen der Kosten-Nutzen-Rechnung für das neue Verwaltungsgebäude mit einer vorsichtigen Darstellung der Ergebnisverbesserung an den amtsführenden Stadtrat, weil sich die positiven Auswirkungen finanziell nicht seriös bewerten ließen.*

9.8.4 Der RH erwiderte, ihm lägen solche Bewertungen von Kosten und Nutzen bei anderen neuen Verwaltungsgebäuden vor.

9.9.1 Im Februar 1989 unterrichtete die Generaldirektion die Direktion der WVB, das Büro des Stadtrates für Verkehr und Energie habe mitgeteilt, zwischen - dem damaligen - Vizebürgermeister Hans Mayr und Stadtrat Johann Hatzl sei die Entscheidung gefallen, den zusätzlichen Raumbedarf der Verkehrsbetriebe durch einen Neubau in Erdberg-Franzosengraben abzudecken. In den folgenden Jahren planten die WVB und die WEVAG gemeinsam mit einem Architektenteam das Bauwerk in Erdberg, welches weitgehend nach den Bedürfnissen der WVB gestaltet und nach ihren Wünschen mit einer Zusatzausstattung um 220 Mill S versehen wurde. Die WEVAG baute ein multifunktionales Gebäude mit rd 56 500 m² Nettogeschosßfläche, welches Ende 1993 bezugsfertig war. Davon vermietete sie rd 40 000 m² an die WVB als Hauptmieter.

¹ Davon Baukostenzuschuß 177 Mill S, fünfjährige Miete 71 Mill S und anschließender Kauf um 162 Mill S.

Kostenentwicklung

Zeit	Angebote der WEVAG:	Büros in m ²	Gesamt- flächen	Verhältnis sonstige Flächen zu Büroflächen	Arbeits- plätze Anzahl	Bau- kosten in Mill S	Jahres- miete	Jahres- miete je Arbeits- platz in S
Dez 1988	177 Mill S Vorauszahlung ohne Grund und Garagen	15 300	27 300	0,8	800	410	14,1	17 609
Dez 1993	Mietvertrag ohne Vorauszahlung	16 500	40 000	1,4	878	keine Angabe	77,6	89 863
Dez 1993	Mietvertrag bei 220 Mill S Vorauszahlung	16 500	40 000	1,4	878	keine Angabe	58,6	78 018

9.9.2 Nach Auffassung des RH hätte der außergewöhnliche Anstieg der Mietkosten gegenüber dem Erstangebot der WEVAG aus dem Jahr 1988 die WVB veranlassen sollen, kostengünstigere Alternativen vorzuschlagen.

9.9.3 *Laut Stellungnahme des Wiener Stadtsenates entfielen von 161 S Monatsmiet/m² 121 S auf die "Grundausrüstung" des Gebäudes. Diese Grundausrüstung habe in keiner Weise den Anforderungen eines zeitgemäßen Bürobetriebes Rechnung getragen. So seien beispielsweise weder Telefon- bzw EDV-Verkabelung noch Beleuchtungskörper oder Türschlösser in dieser Ausstattung enthalten gewesen. Der Rest von 40 S habe "Zusatzinvestments", die einen zeitgemäßen Bürobetrieb gewährleisteten, gedeckt. Während der Baukostenindex von Jänner 1988 bis Dezember 1993 um 30 % gestiegen sei, wäre es den WVB gelungen, die Wertanpassung für die Grundausrüstung einschließlich Grundkosten mit nur 21 % auszuhandeln.*

9.10.1 Im Dezember 1993 genehmigte der Gemeinderatsausschuß für Finanzen, Wirtschaftspolitik und Wiener Stadtwerke den Antrag der WVB auf Abschluß eines Mietvertrages mit der WEVAG. Im Motivenbericht an den Gemeinderatsausschuß nannten die WVB einen monatlichen Mietzins ohne Vorauszahlungen von 161 S/m², der nach 220 Mill S Vorauszahlung 121 S/m² betrage. Der jährlichen Gesamtbelastung (einschließlich Vorauszahlung) von 68,5 Mill S durch die geplante Miete stünden jährlich rd 4 Mill S Einsparung für Instandhaltungsarbeiten an den alten Gebäuden und rd 2 Mill S erwarteter Mietertrag für das Objekt Rahlgasse gegenüber. Daraus ergäbe sich eine jährliche finanzielle Mehrbelastung von 62,5 Mill S. Kosten-Nutzen-Rechnungen oder sonstige Wirtschaftlichkeitsberechnungen enthielt der Motivenbericht nicht.

Die WVB führten im Motivenbericht an den Gemeinderatsausschuß "beträchtliche Einsparungen" an. Wie der RH erhob, stiegen im Umzugsjahr 1994 die Kosten der Verwaltungsstellen vor allem wegen der Miete um 100 Mill S. Die WVB bezahlten im Jahr 1994 neben der Vorauszahlung von 220 Mill S eine Jahresmiete von 62 Mill S (samt Betriebskosten, ohne Heizung, ohne Umsatzsteuer).

- 9.10.2 Ausgehend von der Darstellung der WVB an den Stadtsenat im Jahr 1988 mit 177 Mill S Vorauszahlung und 14,1 Mill S Jahresmiete erachtete der RH den tatsächlichen Anstieg der Gesamtkosten für außergewöhnlich.
- 9.10.3 *Laut Stellungnahme des Wiener Stadtsenates hätten die WVB zu keinem Zeitpunkt die Übersiedlung in das neue Verwaltungsgebäude als "Rationalisierungsprojekt" dargestellt. Der größere Teil der Kostensteigerung stehe in keinem Zusammenhang mit der Übersiedlung.*
- 9.11.1 Im Verwaltungszentrum Erdberg entfielen auf jeden Quadratmeter Bürofläche 1,5 m² Nebenfläche.
- 9.11.2 Wie der RH bemerkte, erreichten oder unterschritten vergleichbare Mieter dabei ein Verhältnis von 1 : 1. Weiters erschien die Miete einschließlich Betriebskosten und Heizung mit rd 186 S/m² im Vergleich zu anderen Mieten als zu teuer.
- 9.11.3 *Laut Mitteilung des Wiener Stadtsenates hätten die WVB nach der Gebarungsüberprüfung des RH ein Gutachten eingeholt, das eine "Nutzflächendichte" zwischen 1,3 bis 1,6 für angemessen hielt. Ein Mietzinsvergleich mit anderen Mietobjekten sei wegen der Zusatzausstattung und der auf die besonderen Erfordernisse ausgerichteten Bauweise nicht aussagekräftig.*
- 9.11.4 Der RH erwiderte, er habe nicht die Kennzahl "Nutzflächendichte" zur Beurteilung herangezogen, sondern - übereinstimmend mit der Kritik des Kontrollamtes der Stadt Wien - das Verhältnis "Büroflächen zu Nebenflächen". Dafür lagen dem RH Vergleichswerte zwischen 1 : 0,5 bis 1 : 1,1 vor. Die "Nutzflächendichte" kam zu anderen Werten, weil sie zB Garderoben, Naßflächen und Archive zu den Büroflächen hinzuzählte.
- 9.12.1 Die WVB verfügten über keine unternehmungsweiten Personalentwicklungskonzepte; sie hielten diese Planung bislang für entbehrlich, weil sie punktuell wahrgenommen wurde. Sie konnten daher der Ermittlung des zukünftigen Raumbedarfes für ihre Verwaltung keine derartigen Planungsmittel zugrunde legen.
- 9.12.2 Der RH bemängelte, daß die Raumbedarfsermittlung nicht auf der Basis eines umfassenden Konzeptes erfolgte, und empfahl, in Zukunft dieses Planungsmittel anzuwenden.
- 9.12.3 *Laut Stellungnahme des Wiener Stadtsenates verfügten die WVB zwar über kein unternehmungsweites Personalentwicklungskonzept, derartige Planungen bestünden aber auf Abteilungs- und Gruppenebene.*
- 9.12.4 Der RH erwiderte, die Personalkosten seien der Hauptkostenfaktor der WVB. Ihrer Steuerung komme daher höchste Bedeutung zu und rechtfertige ein unternehmungsweites Personalentwicklungskonzept.

- 9.13.1 Die Bauabteilung der WVB schätzte im November 1988 den neuen Raumbedarf für Geschoßflächen auf rd 23 700 m² (damaliger Bestand 19 570 m²). Im Juli 1989 gaben die WVB den Flächenbedarf hingegen mit rd 47 500 m² (davon rd 3 600 m² Reserve) bekannt und verringerten ihn auf Wunsch der Generaldirektion im Jänner 1990 auf rd 38 900 m² (davon rd 900 m² Reserve).

Die WVB mieteten schließlich - wie erwähnt - rd 40 000 m², davon wurden rd 32 500 m² von den WVB selbst, die restlichen rd 7 500 m² von Zentralstellen der Generaldirektion in Anspruch genommen. Die WVB stellten rd 46 m² Bruttofläche je Mitarbeiter zur Verfügung. Die rd 40 000 m² umfaßten unter anderem Sozialräume (rd 600 m² Teeküchen, fast 800 m² für Speisesaal und Kantine, über 3 000 m² Garage), rd 11 500 m² Gänge und Stiegenhäuser sowie Technikräume mit rd 1 200 m² und ein punktuell Raumüberangebot.

- 9.13.2 Nach den Erfahrungswerten des RH und der Literatur gingen Raumbedarfsberechnungen üblicherweise von 20 bis 25 m² je Verwaltungsbediensteten aus. Dies führte bei 880 Mitarbeitern zu einem Raumbedarf von 18 000 bis 22 000 m². Das höhere Raumangebot bei den WVB ließ sich einerseits auf das ungünstige Brutto- zu Nettoflächenverhältnis und andererseits auf großzügige Ausstattungen zurückführen.

- 9.13.3 *Der Wiener Stadtsenat vermißte in seiner Stellungnahme Anhaltspunkte, womit der RH die Feststellung der "großzügigen Ausstattung" mit Sozialräumen begründete. Dimensionierungsvorschläge, etwa für Speisesaal und Kantine, seien im Prüfungsergebnis nicht angeführt.*

- 9.13.4 Der RH erwiderte, seiner Beurteilung Werte von bestehenden Verwaltungsgebäuden zugrunde gelegt zu haben. Beim Speisesaal hielten die WVB rd 0,83 m² Fläche je Essenabgabe vor, während zwei vergleichbare Verwaltungsgebäude dafür 0,5 m² bzw 0,55 m² aufwiesen.

- 9.14.1 Der RH bemängelte schon in seiner vorangegangenen Gebarungsüberprüfung im Jahr 1990 das unangemessen großzügige Raumangebot der WVB am Beispiel des neuen Betriebsbahnhofes und der Station Erdberg (WB 1992 Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe und U-Bahnbau).

- 9.14.2 Nach Auffassung des RH beachteten die WVB auch bei der Raumauslegung ihres neuen Verwaltungszentrums Erdberg nicht den Grundsatz der Sparsamkeit. Er empfahl, das aus dem Bezug des Verwaltungszentrums Erdberg entstehende Sparpotential, wie Synergien und verstärkter EDV-Einsatz, umzusetzen und bei der Bemessung des Raumbedarfes künftig sparsam vorzugehen.

- 9.14.3 *Laut Stellungnahme des Wiener Stadtsenates sei das Sparpotential aus dem Bezug des Verwaltungszentrums umgesetzt worden. Weitere Synergien sollen wahrgenommen werden. Bei allfällig rückläufigem Raumbedarf würden die Flächen wirtschaftlich verwertet werden. Es sei jedoch der Methode des RH, aus punktuell gewählten Beispielen eine "unangemessene Großzügigkeit" bei der Ausstattung mit Sozialräumen festzustellen, entschieden entgegenzutreten. Der RH habe dabei nicht überzeugend dargetan, worin die behauptete unangemessene Großzügigkeit des Raumangebotes bestünde.*

- 9.14.4 Der RH wiederholte seine Auffassung, aufgrund von Vergleichen sei das Raumangebot je Bediensteten von 46 m² als erhöht zu beurteilen.

Umweltrelevante Maßnahmen im Betrieb

Bevorrangungsmaßnahmen

- 9.15 Schon bisher trug eine zunehmende Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs wesentlich zur Entlastung der Umwelt bei. Nach Ansicht der WVB waren Verhaltensänderungen bei potentiellen Benutzern durch kurze Reisezeiten zu bewirken. Im öffentlichen Verkehr wurde die Reisezeit einerseits durch Weiterentwicklung der Infrastruktur beschleunigt, andererseits dienten dazu Bevorrangungsmaßnahmen. Darunter verstanden die WVB alle Aktivitäten, welche vorrangig dem Fahrgast zugute kommen und zur Verkürzung seiner Reisezeit beitragen. Dazu zählte auch die Erhöhung der Pünktlichkeit. Aus betrieblicher Sicht hatten Bevorrangungsmaßnahmen das Ziel, durch Verkürzung der Umlaufzeiten entweder den Fahrzeug- und Personaleinsatz bei gleichem Leistungsangebot zu senken oder mit gleichem Fahrzeug- und Personaleinsatz das Leistungsangebot zu erhöhen. Aus ökologischer Sicht sollte die Bevorrangung öffentlicher Verkehrsmittel die Umweltbelastung verringern.
- 9.16 Die MA 22 "Umweltschutz" führte eine ökologische Bewertung von Bevorrangungsmaßnahmen nach der Einrichtung einer Busspur für die Linie 48A in der Neustiftgasse durch. Die Bevorrangungsmaßnahmen ergaben Einsparungen von rund einem Viertel der Gesamtemissionen. Zwar verringerte sich der motorisierte Individualverkehr, die Anzahl der Fahrgäste im Bus stieg allerdings nicht im selben Ausmaß. Ein Teil dieses Restverkehrs umfuhr laut dieser Untersuchung die Neustiftgasse großräumig, wodurch sich Ausweichstrecken von jeweils rd 4 km ergaben. Dadurch wurde ein Teil der in der Neustiftgasse eingesparten Schadstoffemissionen an anderen Orten ausgebracht. Es lag jedoch nahe, daß der Großteil der nicht mit dem Bus fahrenden Personen die in der Zwischenzeit eröffnete U-Bahn-Linie U3 benutzten. Unter dieser Annahme kam die Untersuchung zur Erkenntnis, daß ein überwiegender Teil der Emissionseinsparungen als Erfolg der Bevorrangungsmaßnahmen zu werten sei.
- 9.17.1 Die U-Bahn war infolge der hohen Durchschnittsgeschwindigkeit, der kurzen Intervalle und der eigenen Trasse das schnellste und pünktlichste Personen-Nahverkehrsmittel. Im Zeitraum 1990 bis 1995 wurde das U-Bahn-Netz um 36 % erweitert.
- 9.17.2 Die starke Ausweitung des U-Bahn-Verkehrs stellte nach Auffassung des RH für die Fahrgäste die wichtigste Maßnahme zur Verkürzung der Reisezeit dar.
- 9.18.1 Die Zahl der überalterten Straßenbahnwagen wurde reduziert. Auch die Busflotte wurde modernisiert und besser motorisiert. Die Fahrzeugverbesserungen bewirkten nach Angabe der WVB eine Verringerung der Haltezeit an den Haltestellen. Über das genaue Ausmaß der durch die Verbesserung des Fahrzeugparkes eingesparten Haltezeiten sowie der möglichen Geschwindigkeitserhöhungen lagen in den WVB keine Unterlagen

vor. Auch die Auswirkungen weiterer Beschleunigungsmaßnahmen, wie die Beeinflussung von Ampeln, eigene Fahrbahnflächen für die Straßenbahn und eigene Busspuren sowie die Verkehrslenkung durch Halte- und Abbiegeverbote wurden nicht systematisch erfaßt und ausgewertet.

9.18.2 Der RH empfahl, die Untersuchungen nachzuholen und Auswirkungen auf den Fahrplan und die Dienstpläne zu überprüfen. Zu diesem Zweck wären ein systematisches Maßnahmenpaket zur Bevorrangung auszuarbeiten, der Erfolg von Maßnahmen systematisch zu kontrollieren und zu dokumentieren und nach erfolgter Bevorrangung Rationalisierungen im Fahrdienst durchzuführen.

9.18.3 *Laut Mitteilung des Wiener Stadtsenates wären die vom RH empfohlenen Vorher/Nachher-Untersuchungen nach Ansicht der WVB wirtschaftlich nicht vertretbar. Er äußerte jedoch den Wunsch, daß die WVB trotz aller Schwierigkeiten Erfolge von Bevorrangungsmaßnahmen dokumentieren und kontrollieren.*

9.18.4 Der RH erwiderte, Bevorrangungsmaßnahmen für den öffentlichen Verkehr führten grundsätzlich zu einem Spannungsfeld mit benachteiligten anderen Verkehrsteilnehmern. Es wären daher die vorherige Zielfestsetzung und nachfolgende Überprüfung zweckmäßig.

9.19.1 Der RH verglich nachstehende Durchschnittsgeschwindigkeiten zur Spitzenzeit im Jahr 1995:

	Wien	Berlin	Frankfurt	München
	in km/h			
Straßenbahn	14,7	17,4	17,5	18,0
Bus	18,4	18,4	19,0	19,3

9.19.2 Der RH verwies auf das "Generelle Maßnahmenprogramm" des Verkehrskonzeptes der Stadt Wien aus 1994, welches die Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten auf mindestens 15 bis 25 km/h festlegte.

Nachtverkehrsangebot 1986 bis 1995

9.20.1 Seit dem Jahr 1986 betrieben die WVB an Wochenenden und Feiertagen Nachtbus-Rundkurse. Die Ausweitung des Nachtverkehrs bezweckte eine erhöhte Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln und eine Verbesserung der Lebensqualität. Damit sollte eine attraktive Alternative zum Auto geboten werden. Ein Bus beförderte im Zeitraum 1986 bis 1995 durchschnittlich fünf Fahrgäste pro Fahrt bzw 0,4 Fahrgäste je km. Der Abgang betrug in knapp neun Jahren 69 Mill S oder 101 S je Beförderungsfall. Im Tagverkehr benutzten dagegen 4,4 Fahrgäste je km den Bus. Die Kostendeckung lag mit 18 % unter dem Kostendeckungsgrad des gesamten Busbetriebes von 35 %.

9.20.2 Nach Auffassung des RH sollte die Bereitstellung eines von der Allgemeinheit finanzierten Beförderungsmittels zur Rechtfertigung eine nachhaltige Inanspruchnahme auf-

weisen. Eine ausreichende Akzeptanz für diese Form des Nachtverkehrs erschien jedoch in der Bevölkerung nicht gegeben.

- 9.20.3 *Laut Stellungnahme des Wiener Stadtsenates wäre entsprechend den damals gültigen Zielsetzungen ein sehr weitmaschiges Netz für den Freizeitverkehr verwirklicht worden.*

Nachtverkehrsangebot ab 1995

- 9.21.1 Ende Oktober 1995 stellten die WVB ihr bisheriges Nachtbusangebot auf einen flächendeckenden, täglichen und vernetzten Autobusnachtverkehr im Halbstundenintervall um. Durch Linienüberlagerung entlang der U-Bahnstrecken ergab sich auf diesen Achsen ein Viertelstundentakt. Die Routen des bis dahin bestehenden Autobusnachtverkehrs an Wochenenden und Feiertagen wurden aufgelassen. Das täglich angebotene Netz übertraf nach den Kriterien Bedienungshäufigkeit und Flächenerschließung das bestehende System um das jeweils Dreifache. Im Netz wurden neunmal mehr Nutzkilometer als bisher zurückgelegt. Die Netzstruktur war dem Tagverkehr nachgebildet und damit benutzerfreundlich konzipiert.
- 9.21.2 Der RH hob hervor, daß es den WVB gelang, in sehr kurzer Zeit ein gut strukturiertes Netz zu entwickeln.
- 9.22.1 Die Angebotsausweitung führte zu einer Verdopplung der Anzahl der Fahrgäste je Betriebsnacht. Stadtrat Johann Hatzl erwartete 4 000 Fahrgäste an Werktagen. Die WVB zählten an Dienstagmorgen 998 Personen, an Samstagen 1 539 und an Feiertagen 2 949 Personen. Nach den verkauften Fahrscheinen bis Ende 1995 fuhren 1 898 Personen je Betriebsnacht. Je Nutzkilometer sank damit die Auslastung von 0,5 Fahrgästen (1994) auf 0,4 Fahrgäste ab. Der Durchschnittserlös sank von 25 S (seit 1986) auf 12,52 S je Fahrgast. Der Kostendeckungsgrad sackte von 19 % (1994) auf 8 % (1995) ab. Jeder Beförderungsfall kostete 148 S; die Unterdeckung betrug 136 S. Die erwarteten durchschnittlich 4 000 Fahrgäste je Nacht hätten hingegen zur Folge gehabt, daß die Auslastung auf 0,9 Fahrgäste je km gestiegen wäre.
- 9.22.2 Nach Ansicht des RH reichte die kurze Zeit seit der Einführung für die Beurteilung der Akzeptanz in der Bevölkerung nicht aus. Es wäre Aufgabe der WVB, die Daten für künftige Entscheidungen zu erarbeiten und gegebenenfalls Alternativen aufzuzeigen.
- 9.23.1 Die WVB erhielten keinen Kostenrahmen vorgegeben. Für das vorgeschlagene Netz kalkulierten die WVB vor der Einführung 1995 die Betriebskosten mit 110 Mill S jährlich. Dies überstieg die Kosten des bisherigen Nachtverkehrs um das Zehnfache. Die politische Verantwortung für die Einführung des Nachtnetzes zu diesem Betrag übernahm Stadtrat Johann Hatzl: "In einer Zeit, in der der Trend zum öffentlichen Verkehr so stark ist wie heute, scheint es mir eine Verpflichtung, unseren Kunden rund um die Uhr ein öffentliches Netz zur Verfügung zu stellen." Auf Kostenbasis 1995 betrugen die Jahresbetriebskosten 102 Mill S und werden 1996 auf 108 Mill S steigen.

- 9.23.2 Der RH empfahl, die erhobenen Benutzerzahlen des Nachtbusbetriebes zur Netzgestaltung auszuwerten. Dabei wäre unter anderem die Pünktlichkeit im Nachtbusnetz als Voraussetzung zum Umsteigen herzustellen.
- 9.23.3 *Der Wiener Stadtsenat stimmte in seiner Stellungnahme zum Nachtbusbetrieb den Vorschlägen des RH zu.*

S c h l u ß b e m e r k u n g e n

- 9.24 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:
- (1) Zur klaren Trennung zwischen der wirtschaftlichen Verantwortung der WVB-Direktion und der Verantwortung der Stadt Wien sollte das Besteller-Erstellerprinzip angewendet werden.
 - (2) Ein systematisches Maßnahmenpaket zur Bevorrangung wäre auszuarbeiten und der Erfolg von Maßnahmen systematisch zu kontrollieren und zu dokumentieren.
 - (3) Standardinstrumentarien der Unternehmungsführung, wie mittelfristige Finanzplanung, Kostenrechnung, Controlling sowie Wirtschaftlichkeitsberechnungen bei Projekten sollten verbessert und ausgebaut werden.
 - (4) Eine Ursachenanalyse über die unterproportionale Inanspruchnahme der Leistungsausweitung der WVB sollte vorgenommen werden.
 - (5) Durch Verminderung von Vorhaltekosten und Kapazitätsreserven wäre dem Kostenanstieg entgegenzuwirken.
 - (6) Ein unternehmungsweites Personalentwicklungskonzept sollte erstellt werden.

Wien, im November 1996

Der Präsident:

Dr Franz Fiedler