

Ersuchen Stadtrechnungshof

der Gemeinderät*innen Dipl.-Ing.in Elisabeth Olischar, BSc (ÖVP), Dr.in Katarzyna Greco, MBA (ÖVP), Markus Grießler (ÖVP), Ing. Erol Holawatsch, MSc (ÖVP), Mag.a Caroline Hungerländer (ÖVP), Sabine Keri (ÖVP), Mag. Manfred Juraczka (ÖVP), Julia Klika, BEd (ÖVP), Margarete Kriz-Zwittkovits (ÖVP), Ingrid Korosec (ÖVP), Dr. Josef Mantl, MA (ÖVP), Mag.a Laura Sachslehner, BA (ÖVP) und Hannes Taborsky (ÖVP).

Infrastrukturinstandhaltung, Fahrplanausdünnung und Personalmangel bei den Wiener Linien

Die gefertigten ÖVP-Gemeinderätinnen und Gemeinderäte stellen gemäß § 73e Abs. 1 erster Satz Wiener Stadtverfassung folgendes Ersuchen, der Stadtrechnungshof möge besondere Akte der Gebarungs- und Sicherheitskontrolle durchführen.

Die Wiener Linien GmbH & Co KG (in der Folge: Wiener Linien) ist der zentrale Mobilitätsdienstleister in Wien. Neben dem Betrieb des öffentlichen Verkehrs mit Autobussen, Straßenbahnen und U-Bahnen haben die Wiener Linien mittlerweile auch Sharing-Angebote (WienMobil Stationen) im Portfolio.

Der öffentliche Verkehr in Wien ist im internationalen Vergleich gut ausgebaut, die Forcierung des Umstiegs vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr bleibt allerdings weiterhin ein zentrales Ziel in der Verkehrs- und Klimapolitik der Stadt Wien.

Die COVID-Pandemie und damit einhergehende Maßnahmen der öffentlichen Hand hatten bei den Wiener Linien u.a. deutliche Fahrgasteinbußen in den Jahren 2020 und 2021 zur Folge. Die Stadt Wien hat mit Zuschüssen den Einnahmeeinbußen entgegengewirkt. Gleichzeitig ist es aufgrund der Krankenstände bzw. quarantänebedingten Abwesenheiten zu Personalengpässen bei den Verkehrsbetrieben gekommen (u.a. [ORF am 28.03.2022](#)). Die Wiener Linien haben u.a. mit der Ausdehnung von Intervallen reagiert.

Bereits im Sommer 2022 verkündeten die Wiener Linien, dass aufgrund zahlreicher Pensionierungen bis Ende 2022 noch 900 Mitarbeiter eingestellt werden sollen. ([Kurier am 29.07.2022](#))

Das, was zur Gipfelzeit der Pandemie als Notbetrieb gewertet wurde, scheint zunehmend zur Normalität zu werden. Aufgrund des Personalmangels verkehren seit 3. November 2022 zahlreiche Straßenbahnlinien im Ferienfahrplan. Es kommt zu längeren Wartezeiten und Überlastung in den Stoßzeiten, was zum immer größeren Unmut in der Bevölkerung führt. Ein rasches Ende dieses Zustandes ist nicht in Sicht. Im Gegenteil: Es wird befürchtet, dass es auch bei den U-Bahnen zu massiv längeren Wartezeiten kommen wird. ([Kronen Zeitung am 29.11.2022](#)) Am 13. Dezember 2022 wurde erneut in mehreren Medien von teilweise extrem langen Wartezeiten v.a. bei Straßenbahnen berichtet. (u.a. [ORF am 13.12.2022](#))

Am 25. November 2022 war der Personalmangel Thema einer Sondersitzung des Gemeinderates mit dem Titel „Personalnot in der Daseinsvorsorge. Stadtregierung versagt bei Gesundheit, Kindern, Mobilität“. Die Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs steht sowohl faktisch als auch in der öffentlichen Wahrnehmung auf dem Spiel und steht im Widerspruch zu dem Ziel der Stadt Wien, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern und den Anteil am Modal Split zu erhöhen.

Das Personalproblem ist kein singuläres Thema der Wiener Linien, denn auch andere Branchen ringen um qualifiziertes Personal. Allerdings reiht sich dieses Problem in eine Reihe weiterer Herausforderungen bei den Wiener Linien, die allesamt dem gesetzten Ziel entgegenstehen, den öffentlichen Verkehr in Wien noch attraktiver zu machen.

Seit Längerem befinden sich zahlreiche Langsamfahrstellen auf dem Straßenbahn- und U-Bahn-Netz. Aussagen aus Kreisen der Wiener Linien bestätigen diese Situation, die sich insgesamt seit Langem unwesentlich verändert. Langsamfahrten sind überall dort notwendig, wo sich Schienen befinden, die nicht mehr einwandfrei sind, aber noch nicht ausgetauscht wurden. Aufgrund des starken Netzausbaus in den 80er und 90er Jahren kommt es vermehrt zu altersbedingt notwendigen Erneuerungen der Schieneninfrastruktur. Allerdings scheinen die Wiener Linien bei der Erneuerung der Bestandsinfrastruktur massiv im Rückstand zu sein. ([Kurier am 04.06.2021](#)) Der Negativeffekt ist massiv: Der öffentliche Verkehr in Wien wird ausgebremst, spürbare Verzögerungen sind auf der Tagesordnung und die Anreizwirkung, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, wird weiter geschwächt.

Wie der Falter im Mai 2021 berichtete, befinden sich die Wiener Linien im „desolaten Zustand“: „*Beschleunigungsprogramme verschwanden in Schubladen, Ausbauvorhaben für die Tram wurden auf Eis gelegt, notwendige Sanierungen auf die lange Bank geschoben. Der Anteil der Öffis am Gesamtverkehr in Wien war mit 38 Prozent im internationalen Vergleich auf hohem Niveau. Aber er blieb seit Jahren gleich. Im Corona-Jahr 2020 sank er auf 27 Prozent.*“ ([Falter Wien Newsletter am 31.05.2021](#)) Für das Jahr 2021 weist die von Wiener Linien durchgeführte Erhebung des Modal Splits einen Öffi-Anteil von 30 Prozent auf ([Wiener Linien: Jahresrückblick 2021](#)).

Die Prüfung des Stadtrechnungshofes (StRH VIII - 9/20) betreffend den Bau des Linienkreuzes U2/U5 hat einen massiven Kostenanstieg zu Tage gebracht. Ursprünglich hätte die erste Phase des Projekts rund 950 Millionen Euro kosten sollen (Preisbasis 2013). Inzwischen sind es bereits 1,7 Milliarden Euro, bis zur geplanten Eröffnung werden es zwei Milliarden sein. Während nun massiv in den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes investiert wird, werden dringend notwendige Erhaltungsmaßnahmen in der bestehenden Infrastruktur nicht ausreichend umgesetzt.

Anfragebeantwortungen von Stadtrat Hanke zur Finanzierung der Wiener Linien (zuletzt PGL-856991-2022 - KVP /GF) weisen bisher noch auf eine hohe Kundenzufriedenheit hin. Die im Rahmen des ÖPNV-Vertrages zwischen der Stadt Wien und den Wiener Linien festgelegten Qualitätskriterien wurden bisher durchwegs erfüllt. Angesichts der angespannten Lage besteht allerdings ein begründetes Risiko, dass die Leistungen der Wiener Linien künftig nicht mehr im gewohnten Maß erbracht werden können. Die Zuverlässigkeit und Sicherheit sind das Kapital öffentlicher Verkehrsbetriebe. Die dargestellten Problemfelder bergen das ernstzunehmende Risiko, dass die Mobilitätswende verzögert wird.

Der **Stadtrechnungshof** möge **generell** gemäß den Maßstäben der ziffernmäßigen Richtigkeit, der Ordnungsmäßigkeit, Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit die Vorgänge bei den Wiener Linien prüfen.

Inbesondere sollen bei der Prüfung folgende Aspekte geprüft werden:

1. Welche Strategie verfolgen die Wiener Linien bei der Wartung und Instandsetzung bestehender Infrastruktur?
2. In welchem Zustand befindet sich die Infrastruktur der Wiener Linien insgesamt? Gemeint sind dabei neben Fahrzeugen und Gleisanlagen auch Stationsgebäude, Aufzüge, Rolltreppen, Haltestellen.
3. Wo gibt es die größten Investitionsnotwendigkeiten bei der bestehenden Infrastruktur (z.B. Gleise, Fahrzeuge)?
4. Werden Erhaltungsmaßnahmen bei der bestehenden Infrastruktur planmäßig abgewickelt?
5. Wurden in der Vergangenheit geplante Erhaltungsmaßnahmen an der bestehenden Infrastruktur verschoben? Wenn ja, was waren die Gründe dafür?
6. Wurden geplante Vorhaben zur Erhaltung bestehender Infrastruktur auf Eis gelegt bzw. gänzlich fallen gelassen? Wenn ja, was waren die Gründe dafür?
7. Wurden geplante Investitionen der Wiener Linien nicht realisiert? Wenn ja, was waren die Gründe dafür?
8. Wie viele Langsamfahrstellen bzw. -abschnitte existieren derzeit auf dem

Netz der Wiener Linien?

9. Welchen Anteil am Gesamtnetz nehmen Langsamfahrstellen bzw. -abschnitte je Betriebszweig ein? Wie hat sich diese Situation über die Jahre entwickelt?
10. Was sind die derzeitigen Ausbaupläne des öffentlichen Verkehrsnetzes der Wiener Linien?
11. Sind die Wiener Linien von Ausbauplänen des öffentlichen Verkehrsnetzes abgewichen? Wenn ja, was waren die Gründe dafür?
12. Wie ist generell die wirtschaftliche und finanzielle Situation der Wiener Linien und welche maßgeblichen Entwicklungen gab es in den letzten Jahren?
13. Wie finanzieren sich die Wiener Linien und welchen Anteil machen dabei von den Wiener Linien selbst erwirtschaftete Erträge (z.B. aus dem Ticketverkauf)?
14. Gab bzw. gibt es Finanzflüsse zwischen den Wiener Linien und anderen Konzerntöchtern der Wiener Stadtwerke GmbH?
15. Wie hoch war der Stand des Guthabens bzw. der Verbindlichkeiten der Wiener Linien GmbH & Co KG gegenüber dem Cash Pool des Stadtwerke-Konzernverbundes in den Jahren 2021 bzw. 2022?
16. Wann wurden welche Tranchen in welcher Höhe aus dem Cash Pool an die Wiener Linien GmbH & Co KG bzw. von der Wiener Linien GmbH & Co KG an den Cash Pool überwiesen?
17. Wie sieht die finanzielle Gesamtsituation des Cash Pools des Stadtwerke-Konzerns aus sowohl in Bezug auf das Gesamtvolumen des Cash Pools als auch in Bezug zu den Forderungen und Verbindlichkeiten der einzelnen „teilnehmenden Unternehmen“?
18. Wird der Finanzierungsvertrag (sog. ÖPNV-Vertrag) zwischen der Stadt Wien und den Wiener Linien gem. den Vertragsinhalten umgesetzt?
19. Wie verlaufen Entscheidungsprozesse bei Investitionsvorhaben der Wiener Linien?
20. Wie hoch waren die Ausgaben der Wiener Linien für Öffentlichkeitsarbeit jeweils in den Jahren 2015-2022?
21. Haben die Wiener Linien eine vorausschauende und langfristige Personalstrategie verfolgt?
22. Worauf ist der Personalmangel bei den Wiener Linien zurückzuführen?
23. Welche Maßnahmen wurden gesetzt, um dem Personalmangel entgegenzuwirken und haben diese Maßnahmen Wirkung entfaltet?

24. Wie entwickelte sich der Personalstand in den einzelnen Geschäftsbereichen der Wiener Linien?
25. Was sind die Motive ehemaliger Bediensteter für das Ausscheiden aus den Wiener Linien? Gibt es diesbezüglich interne oder externe Untersuchungen?
26. Welches Risiko für die Daseinsvorsorge ergibt sich aus dem Personalmangel der Wiener Linien?
27. Die Wiener Linien haben auf den Personalmangel in einem ersten Schritt mit der Ausdehnung der Intervalle ab Anfang November 2022 reagiert. War diese Maßnahme gerechtfertigt und welche Effekte ergeben sich daraus sowohl für die Wiener Linien als auch für die Wiener Bevölkerung?
28. Wie oft kommt es bei den Wiener Linien zu Abweichungen vom definierten Fahrplan und wie hat sich diese Situation in den letzten Jahren entwickelt?
29. Wie hoch ist die Zuverlässigkeit je Betriebszweig der Wiener Linien?
30. Wie hat sich die Anzahl der Störungen je Betriebszweig der Wiener Linien über die Jahre entwickelt?

21.12.2022

