



**WIENER LINIEN  
GmbH & Co KG,  
Infrastrukturinstand-  
haltung, Fahrplan-  
ausdünnung und  
Personalmangel bei  
den Wiener Linien,  
Prüfungersuchen ge-  
mäß § 73e Abs. 1 (nun-  
mehr § 73f Abs. 1) WStV  
vom 21. Dezember 2022;  
Teil 1, finanzielle bzw.  
wirtschaftliche Fragen**

StRH IV - 168094-2023

## Impressum

Stadtrechnungshof Wien  
Landesgerichtsstraße 10  
1082 Wien  
Telefon: +43 1 4000 82911  
E-Mail: [post@stadtrechnungshof.wien.at](mailto:post@stadtrechnungshof.wien.at)  
[www.stadtrechnungshof.wien.at](http://www.stadtrechnungshof.wien.at)

Der vorliegende Bericht ist ein Beitrag für den StRH Wien - Tätigkeitsbericht 2024.



## Kurzfassung

Der StRH Wien prüfte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit dem Ziel, ein Prüfungsersuchen des ÖVP-Klubs der Bundeshauptstadt Wien gemäß § 73e Abs. 1 (nunmehr § 73f Abs. 1) WStV vom 21. Dezember 2022 zu erfüllen. Der Fokus der gegenständlichen Prüfung lag auf den Themenfeldern finanzielle und wirtschaftliche Entwicklung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG sowie auf dem im Prüfungsersuchen thematisierten Personalmangel bei der Gesellschaft. Aus prüfungstechnischen Gründen teilte der StRH Wien die Beantwortung in drei Berichte, wobei der vorliegende die Gebarungsthemen behandelt. Der gegenständliche Prüfungsbericht beantwortete 14 der insgesamt 30 Fragestellungen. Die Beantwortung der weiteren Fragestellungen erfolgte in gesonderten Berichten mit dem Fokus auf Sicherheit und Technik.

Bei der finanziellen und wirtschaftlichen Entwicklung prüfte der StRH Wien insbesondere anhand von Kennzahlen der Jahresabschlüsse und von Leistungskennzahlen die Platzkilometer der einzelnen Modi (U-Bahn, Straßenbahn und Bus), die Anzahl der Fahrgäste und den „Modal Split“ (Marktanteile). Dabei wurde zum Anlagevermögen empfohlen, bei der Investitionsplanung eine Überalterung des bestehenden Sachanlagevermögens zu verhindern. Die Anzahl der Fahrgäste hatte sich nach dem Beginn der COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 erholt, jedoch wurde das Niveau vor der COVID-19-Pandemie nicht erreicht. Eine Gewinnung von Marktanteilen im „Modal Split“ konnte im Betrachtungszeitraum nicht erreicht werden, weshalb der StRH Wien empfahl, diesbezügliche Anstrengungen zur Verbesserung zu erhöhen.

Des Weiteren wurde in Teilbereichen eine Änderung der Buchungspraxis sowie eine transparentere Darstellung der Zuschüsse in den Jahresabschlüssen empfohlen.

Der im Betrachtungszeitraum gestiegene Gesamtfinanzierungsbedarf ergab sich insbesondere aufgrund von gestiegenen Kosten des Betriebes und einer erhöhten Investitionstätigkeit (insbesondere im U-Bahn-Neubau). Aufgrund von schwankenden, insgesamt aber gestiegenen Umsatzerlösen resultierte ein rückläufiger Anteil selbst erwirtschafteter Erlöse.

Darüber hinaus stellte der StRH Wien die finanzielle Gesamtsituation des Cash Pools des Konzerns der WIENER STADTWERKE und der WIENER LINIEN GmbH & Co KG dar und beurteilte die Bewegungen der diesbezüglichen Zahlungen als plausibel und nachvollziehbar.

Weiters stellte der StRH Wien im Zuge der Prüfung der Umsetzung der Vertragsinhalte des ÖPNV-Vertrages fest, dass dieser gemäß den Vertragsinhalten umgesetzt wurde, und empfahl Ergänzungen in der Darstellung der Wirtschaftspläne im Zusammenhang mit den Zuschüssen, die Adaptierung von Wertanpassungen bei künftigen ÖPNV-Verträgen sowie eine Konkretisierung des Durchführungsübereinkommens zum ÖPNV-Vertrag hinsichtlich der Übermittlung der Baukosten- und Bauablaufpläne.

Zu den Kosten der Öffentlichkeitsarbeit stellte der StRH Wien fest, dass diese innerhalb der vertretbaren Bandbreite lagen. Auch hinsichtlich der Wirkungsmessung der Öffentlichkeitsarbeit zeigte die Wertungsbilanz der Medienbeiträge eine positive Entwicklung.

Der StRH Wien beurteilte die Personalstrategie der WIENER LINIEN GmbH & Co KG - trotz des eingetretenen Personalmangels - ab dem Jahr 2019 in Kombination mit einer Zehn-jahresplanung ab dem Jahr 2021 als langfristig und vorausschauend. Für den Betrachtungszeitraum davor war dies nicht feststellbar. Als Ursachen für den Personalmangel waren demografische Veränderungen feststellbar. Diese waren jedoch kein singuläres Phänomen, sondern betrafen die gesamte Branche. Der StRH Wien stellte dazu erhöhte natürliche Abgänge u.a. aufgrund von Pensionierungen fest. Weiters war aber auch ein erhöhter Anstieg von Austritten aus dem Unternehmen feststellbar, der sich innerhalb des Betrachtungszeitraumes mehr als verdoppelt hatte. Zwar setzte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG eine Vielzahl von Maßnahmen, um dem Personalmangel entgegenzuwirken. Jedoch lag aufgrund der hohen Austritte aus der Gesellschaft vor allem im Fahrdienst (U-Bahn, Straßenbahn und Bus) sowie in der Fahrzeugtechnik die Anzahl der durchschnittlichen VZÄ - im Vergleich zu den Planwerten - auf einem niedrigen Niveau und wies dort einen Personalunterstand aus. Die Befragungen über die Motive des Ausscheidens aus dem Unternehmen ließen aufgrund der niedrigen Rücklaufquote nur allgemeine vorsichtige Aussagen zu, deuteten aber darauf hin, dass in Bereichen wie beispielsweise der „Arbeitgeberinnenattraktivität“ verstärkt Maßnahmen erforderlich wären. Das Risiko des Personalmangels für die Daseinsvorsorge im Rahmen des ÖPNV bildete sich in den Qualitätskriterien der zu erbringenden Dienstleistungen ab und verursachte finanzielle Einbußen, die jedoch weniger stark ausfielen.

Der StRH Wien empfahl u.a. die Mengen- und Wertangaben bei der Mehrjahresplanung in Beziehung zu setzen, die Situation im Fahrdienst und den Anstieg der Austritte aus dem

Unternehmen tiefergehend zu analysieren, die Maßnahmen zur Personalrekrutierung besser zu steuern und die Treffsicherheit zu erhöhen sowie eine Untergrenze bzw. einen Kippunkt für den Personalunterstand zu definieren und in die Risikomatrix aufzunehmen.

Der StRH Wien unterzog aufgrund eines Ersuchens des ÖVP-Klubs der Bundeshauptstadt Wien gemäß § 73e Abs. 1 (nunmehr § 73f Abs. 1) WStV vom 21. Dezember 2022 die Infrastrukturinstandhaltung, die Fahrplanausdünnung und den Personalmangel bei den Wiener Linien einer stichprobenweisen Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung der geprüften Stelle mit. Die von der geprüften Stelle abgegebene Stellungnahme wurde berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Prüfungsgrundlagen des StRH Wien .....</b>	<b>16</b>
1.1	Prüfungsgegenstand .....	16
1.2	Prüfungszeitraum .....	16
1.3	Prüfungshandlungen .....	17
1.4	Prüfungsbefugnis .....	17
1.5	Vorberichte .....	17
<b>2.</b>	<b>Allgemeines .....</b>	<b>17</b>
<b>3.</b>	<b>Wirtschaftliche und finanzielle Entwicklung der WIENER LINIEN GmbH &amp; Co KG .....</b>	<b>23</b>
3.1	Frage 12: „Wie ist generell die wirtschaftliche und finanzielle Situation der Wiener Linien und welche maßgeblichen Entwicklungen gab es in den letzten Jahren?“ .....	23
3.1.1	Wirtschaftliche Entwicklung im Überblick .....	23
3.1.2	Bereinigtes Betriebsergebnis .....	38
3.1.3	Leistungskennzahlen .....	40
3.1.4	Entwicklung der Anzahl der Fahrgäste und der Marktanteile der WIENER LINIEN GmbH & Co KG .....	42
3.2	Frage 13: „Wie finanzieren sich die Wiener Linien und welchen Anteil machen dabei von den Wiener Linien selbst erwirtschaftete Erträge (z.B. aus dem Ticketverkauf) aus?“ .....	45
3.2.1	Finanzielle Entwicklung im Überblick .....	45
3.2.2	Anteil der Beförderungserlöse und übrigen Umsatzerlöse an der Gesamtfinanzierung .....	50

3.3	Frage 14: <i>„Gab bzw. gibt es Finanzflüsse zwischen den Wiener Linien und anderen Konzerntöchtern der Wiener Stadtwerke GmbH?“</i> .....	50
3.3.1	Finanzflüsse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit Konzerngesellschaften exkl. WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH .....	51
3.3.2	Finanzflüsse mit der WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH .....	52
3.3.3	Beurteilung durch den StRH Wien.....	53
3.4	Frage 15: <i>„Wie hoch war der Stand des Guthabens bzw. der Verbindlichkeiten der Wiener Linien GmbH &amp; Co KG gegenüber dem Cash Pool des Stadtwerke Konzernverbundes in den Jahren 2021 bzw. 2022?“</i> .....	53
3.4.1	Darstellung des Standes des Guthabens bzw. der Verbindlichkeiten .....	53
3.4.2	Beurteilung durch den StRH Wien.....	54
3.5	Frage 16: <i>„Wann wurden welche Tranchen in welcher Höhe aus dem Cash Pool an die Wiener Linien GmbH &amp; Co KG bzw. von der Wiener Linien GmbH &amp; Co KG an den Cash Pool überwiesen?“</i> .....	55
3.5.1	Täglicher Verlauf der Tranchen .....	55
3.5.2	Monatlich zusammengefasster Verlauf der Tranchen .....	57
3.5.3	Beurteilung durch den StRH Wien.....	58
3.6	Frage 17: <i>„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?“</i> .....	59
3.6.1	Vorbericht und Allgemeines zur Cash Pool-Leaderin .....	59
3.6.2	Gesamtvolumen des Cash Pools zu den Bilanzstichtagen .....	60
3.6.3	Geschäftsbereiche im Cash Pooling .....	61
3.6.4	Konzerninterne Forderungen und Verbindlichkeiten .....	62
3.6.5	Beurteilung durch den StRH Wien.....	64
3.7	Frage 18: <i>„Wird der Finanzierungsvertrag (sog. ÖPNV-Vertrag) zwischen der Stadt Wien und den Wiener Linien gem. den Vertragsinhalten umgesetzt?“</i> .....	64
3.7.1	Vorbericht des StRH Wien .....	64
3.7.2	Maßnahmenbekanntgabe der WIENER LINIEN GmbH & Co KG .....	65
3.7.3	Rahmenbedingungen zum Abschluss des ÖPNV-Vertrages.....	65
3.7.4	Beschreibung des ÖPNV-Vertrages.....	67
3.7.4.1	Wesentliche Inhalte und Bestandteile des ÖPNV-Vertrages.....	67

3.7.4.2	Leistungsangebot der WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Rahmen des ÖPNV-Vertrages.....	69
3.7.4.3	Finanzierung durch den ÖPNV-Vertrag .....	70
3.7.4.4	Abschluss eines Durchführungsübereinkommens und Änderung der Anlagen .....	72
3.7.5	Umsetzung des ÖPNV-Vertrages.....	72
3.7.5.1	Prüfung der Trennungsrechnung Verkehrsdienstleistungen bzw. Verkehrsbetrieb und Verkehrsinfrastruktur.....	72
3.7.5.2	Abgrenzung Kerngeschäft und Nebengeschäfte.....	73
3.7.5.3	Qualitätsanreizsystem .....	74
3.7.5.4	Vorgaben für die Berechnung des finanziellen Ausgleiches und für die Kapitalzufuhr.....	75
3.7.5.5	Umsetzung der Vorgaben für die Berechnung des finanziellen Ausgleiches und die Kapitalzufuhr .....	77
3.7.5.6	Abrechnung des finanziellen Ausgleiches und der Kapitalzufuhr .....	79
3.7.5.7	Vermeidung einer möglichen Überkompensation .....	82
3.7.5.8	Prüfung des Anteiles von Unterauftragnehmerinnen aufgrund des beauftragten Tarif- und Auftragsverkehrs.....	83
3.7.5.9	Quartalsweise Meldungen mehrjähriger Verpflichtungen.....	84
3.7.5.10	Melde- und Genehmigungseinholungsverpflichtungen bei Vergabeverfahren .....	85
3.7.5.11	Vorlage aktualisierter Baukosten- und Bauablaufplan .....	86
3.7.6	Beurteilung durch den StRH Wien.....	87
3.8	Frage 20: „Wie hoch waren die Ausgaben der Wiener Linien für Öffentlichkeitsarbeit jeweils in den Jahren 2015-2022?“ .....	87
3.8.1	Begriffsklärung Öffentlichkeitsarbeit .....	87
3.8.2	Gliederung der Öffentlichkeitsarbeit bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG .....	89
3.8.3	Benchmarks und Wirkungsmessung der Öffentlichkeitsarbeit .....	92
3.8.4	Beurteilung durch den StRH Wien.....	93
3.9	Frage 21: „Haben die Wiener Linien eine vorausschauende und langfristige Personalstrategie verfolgt?“ .....	94
3.9.1	Begriffsklärung vorausschauende und langfristige Personalstrategie .....	94
3.9.2	Strategische Vorgaben für das Personal .....	96
3.9.3	Planungszeiträume und Planzahlen für den künftigen Personalbedarf .....	97
3.9.4	Mehrjahresplanung im Rahmen des jährlichen Wirtschaftsplanes .....	98

3.9.5	Strategische Zehnjahresplanung .....	99
3.9.6	Beurteilung durch den StRH Wien.....	99
3.10	Frage 22: <i>„Worauf ist der Personalmangel bei den Wiener Linien zurückzuführen?“</i> .....	100
3.10.1	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen.....	100
3.10.2	Ursachen des Personalmangels lt. WIENER LINIEN GmbH & Co KG.....	103
3.10.3	Prüfung weiterer möglicher Ursachen für den Personalmangel.....	104
3.10.4	Beurteilung durch den StRH Wien.....	106
3.10.5	Prognostizierte Entwicklung bis zum Jahr 2031 .....	107
3.11	Frage 23: <i>„Welche Maßnahmen wurden gesetzt, um dem Personalmangel entgegenzuwirken und haben diese Maßnahmen Wirkung entfaltet?“</i> .....	108
3.11.1	Mittel- bis langfristige Maßnahmen .....	108
3.11.2	Kurzfristige Maßnahmen.....	108
3.11.3	Beurteilung durch den StRH Wien.....	110
3.12	Frage 24: <i>„Wie entwickelte sich der Personalstand in den einzelnen Geschäftsbereichen der Wiener Linien?“</i> .....	111
3.12.1	Beurteilung durch den StRH Wien.....	116
3.13	Frage 25: <i>„Was sind die Motive ehemaliger Bediensteter für das Ausscheiden aus den Wiener Linien? Gibt es diesbezüglich interne oder externe Untersuchungen?“</i> .....	116
3.13.1	Ergebnisse der Mitarbeitendenbefragung.....	117
3.13.2	Auswertungen aus dem Trennungsmanagement .....	118
3.13.3	Interne Untersuchung zur Zufriedenheit im Fahrdienst.....	123
3.13.4	Beurteilung durch den StRH Wien.....	124
3.14	Frage 26: <i>„Welches Risiko für die Daseinsvorsorge ergibt sich aus dem Personalmangel der Wiener Linien?“</i> .....	125
3.14.1	Begriffsklärung Daseinsvorsorge .....	125
3.14.2	Qualitätszuschlag bzw. Qualitätskriterien .....	126
3.14.3	Messung des erreichten Qualitätsniveaus und Prüfung der Qualitätskriterien .....	127
3.14.4	Entwicklung des Qualitätsniveaus und der Abrechnung zu den Qualitätskriterien .....	129
3.14.5	Zusätzliche Kennzahlen quantifizierbarer Größe.....	130
3.14.6	Risiko Personal .....	130



3.14.7 „Betriebsrisiko“ und Personalunterstand .....	131
3.14.8 Beurteilung durch den StRH Wien.....	132
<b>4. Zusammenfassung der Empfehlungen .....</b>	<b>133</b>

## Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1: Kennzahlen aus der Gewinn- und Verlustrechnung in den Jahren 2017 bis 2022 .....	24
Tabelle 2: Entwicklung des Personalaufwandes und des Personalstandes (VZÄ) in den Jahren 2017 bis 2022 .....	26
Tabelle 3: Entwicklung der Vermögensstruktur in den Jahren 2017 bis 2022 .....	29
Tabelle 4: Entwicklung des Sachanlagevermögens in den Jahren 2017 bis 2022 .....	31
Tabelle 5: Technische Anlagen und Maschinen, Sachanlagenabnutzungsgrad und Investitionsdeckung (in %) .....	32
Tabelle 6: Entwicklung der Kapitalstruktur in den Jahren 2017 bis 2022 .....	34
Tabelle 7: Bereinigte Betriebsergebnisse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG in den Jahren 2017 bis 2022 (in Mio. EUR) .....	38
Tabelle 8: Gegenüberstellung des ermittelten Zuschussbedarfes in den Jahren 2017 bis 2022 (in Mio. EUR) .....	39
Tabelle 9: Deckungsgrad der Kosten der Verkehrsdienstleistungen durch die Umsatzerlöse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG in den Jahren 2017 bis 2022 .....	40
Tabelle 10: Jährliche geleistete Platzkilometer der WIENER LINIEN GmbH & Co KG in den Jahren 2017 bis 2022 .....	41
Tabelle 11: Entwicklung der Anzahl der Fahrgäste in den Jahren 2017 bis 2022 .....	42
Tabelle 12: Entwicklung des „Modal Split“ in den Jahren 2017 bis 2022 (in %) .....	43
Tabelle 13: Beförderungserlöse und übrige Umsatzerlöse in den Jahren 2017 bis 2022 .....	45
Tabelle 14: Verwendete Zuschüsse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG in den Jahren 2017 bis 2022 .....	47
Tabelle 15: Rückzahlungen von nicht verwendeten Zuschüssen an die Stadt Wien (in Mio. EUR) .....	49
Tabelle 16: Anteil der Beförderungserlöse und übrigen Umsatzerlöse an der Gesamtfinanzierung .....	50
Tabelle 17: Finanzflüsse zwischen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und den WIENER STADTWERKE-Konzerngesellschaften exkl. der WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH (in Mio. EUR) .....	51
Tabelle 18: Finanzflüsse mit der WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH (in Mio. EUR) .....	52



Tabelle 19: Stand der Guthaben bzw. der Verbindlichkeiten gegenüber dem Cash Pool des WIENER STADTWERKE-Konzernverbundes per 31. Dezember (in Mio. EUR) .....	54
Abbildung 1: Verlauf der täglichen Zu- und Abflüsse von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und dem Cash Pool in den Jahren 2021 und 2022 .....	56
Tabelle 20: Monatliche Zu- und Abflüsse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG vom bzw. zum Cash Pool des WIENER STADTWERKE-Konzerns (in Mio. EUR) .....	57
Tabelle 21: Bilanzen der WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH (in Mio. EUR) .....	60
Tabelle 22: Gegenüberstellung der Plan- und Istzahlen des finanziellen Ausgleiches exkl. Qualitätszuschläge der Jahre 2017 bis 2022 .....	79
Tabelle 23: Gegenüberstellung der Plan- und Istzahlen der Kapitalzufuhr (IKZ) inkl. Sonderfinanzierungen in den Jahren 2017 bis 2022 .....	81
Tabelle 24: Kosten für Öffentlichkeitsarbeit nach Kontierungsobjekten .....	90
Abbildung 2: Wertungsbilanz der Medienbeiträge im Zeitraum der Jahre 2015 bis 2022 .....	93
Abbildung 3: Vorausberechnete Bevölkerungsstruktur für Österreich in den Jahren 2023 bis 2040 .....	102
Tabelle 25: Entwicklung der Neuaufnahmen im Fahrdienst (in VZÄ) .....	109
Tabelle 26: Entwicklung der Personalstände in den Geschäftsbereichen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG (exkl. Lehrlinge) .....	112
Tabelle 27: Personalbedarfsplanung für die einzelnen Geschäftsbereiche der WIENER LINIEN GmbH & Co KG .....	113
Tabelle 28: Entwicklung der Plan-VZÄ und der durchschnittlichen Ist-VZÄ der Hauptabteilung „Betrieb Gesamtverkehrsmanagement“ .....	114
Tabelle 29: Entwicklung der durchschnittlichen Ist-VZÄ im Fahrdienst .....	115
Tabelle 30: Entwicklung der Plan-VZÄ und der durchschnittlichen Ist-VZÄ im Fahrdienst .....	115
Tabelle 31: Entwicklung der Kennzahlen aus der Mitarbeitendenbefragung .....	117
Tabelle 32: Entwicklung der Anzahl der Auflösungen der Dienstverträge nach Dienstgebenden bzw. Dienstnehmenden .....	119
Tabelle 33: Entwicklung der Auflösungen nach Betriebsbereich .....	119
Tabelle 34: Entwicklung der Austrittsgründe .....	120
Tabelle 35: Abrechnung des jährlichen Qualitätszuschlages .....	129

## Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
AMS	Arbeitsmarktservice
APA	Austria Presse Agentur
Art.	Artikel
B2B	Business to Business
B2C	Business to Consumer
BSC	Balanced Scorecard
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
CELEX	Communitatis Europaeae Lex
COVID	Coronavirus-Krankheit
COVID-19	Coronavirus-Krankheit-2019
d.h.	das heißt
ebd.	ebenda
ed.	edition
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EG	Europäische Gemeinschaft
EGV	Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft
EN	Europäische Norm
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EUR-Lex	Online-Portal des EU-Rechts
ex-ante	im Voraus
ex-Art.	ehemaliger Artikel
exkl.	exklusive
ex-post	im Nachhinein
FAG	Finanzausgleichsgesetz
ff	folgende (Seiten)
FTE	Full Time Equivalent
gem.	gemäß

GFW	Geschäftsgruppe Finanzen, Wirtschaftspolitik und Wiener Stadtwerke
GmbH & Co KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
GmbH, Ges.m.b.H.	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
HR	Human Resources
HRM	Human Resource Management
HTML	Hypertext Markup Language
https	Hypertext Transfer Protocol Secure
ibw	Institut für Bildungsforschung der Wirtschaft
IFRS	International Financial Reporting Standards
IKS	Internes Kontrollsystem
IKT	Informations- und Kommunikationstechnologie
IKZ	Investitionskostenzuschuss
inkl.	inklusive
IT	Informationstechnologie
KPI	Key Performance Indicators
LGBl.	Landesgesetzblatt
lt.	laut
m.b.H.	mit beschränkter Haftung
MA	Magistratsabteilung
Mio. EUR	Millionen Euro
Mio.	Millionen
Mrd. EUR	Milliarden Euro
n.a.	nicht anwendbar
Nr.	Nummer
∅	Durchschnitt
o.a.	oben angeführt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNV-Vertrag	Öffentlicher Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrag
ORF	Österreichischer Rundfunk
ÖVP	Österreichische Volkspartei
p.a.	per anno
PR	Public Relations
Pr.Z.	Präsidialzahl
RAO	Return on Assets

rd.	rund
ROS	Return on Sales
S.	Seite(n)
s.	siehe
SAP/CO	SAP Controlling (Kostenrechnung)
SAP/FI	SAP Financial Accounting (Finanzwesen)
sog.	sogenannter
STATISTIK AUSTRIA	Bundesanstalt Statistik Österreich
StRH	Stadtrechnungshof
u.a.	unter anderem
U1	U-Bahn-Linie 1
U2	U-Bahn-Linie 2
U2Z	Schienenersatzverkehr für die Linie U2 zwischen Karlsplatz und Schottentor
U4	U-Bahn-Linie 4
U5	U-Bahn-Linie 5
U6	U-Bahnlinie 6
U-Bahn	Untergrundbahn
UGB	Unternehmensgesetzbuch
US	United States
v.a.	vor allem
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
VPI	Verbraucherpreisindex
VZÄ	Vollzeitäquivalent
WKO	Wirtschaftskammer Österreich
WStV	Wiener Stadtverfassung
WSTW	WIENER STADTWERKE
www	World Wide Web
z.B.	zum Beispiel

# Prüfungsergebnis

## 1. Prüfungsgrundlagen des StRH Wien

### 1.1 Prüfungsgegenstand

Das Ziel der Prüfung war die Beantwortung der im Prüfungsersuchen des ÖVP-Klubs der Bundeshauptstadt Wien gemäß § 73e Abs. 1 (nunmehr § 73f Abs. 1) WStV vom 21. Dezember 2022 gestellten Fragen. Der Fokus der Prüfung lag auf den Themenfeldern finanzielle und wirtschaftliche Entwicklung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG sowie auf dem im Prüfungsersuchen thematisierten Personalmangel bei der Gesellschaft.

Das Prüfungsersuchen vom 21. Dezember 2022 umfasste 30 Fragen. Der StRH Wien entschied aus organisatorischen Gründen, das Prüfungsersuchen durch zwei Prüfungsteams zu erledigen. Die Gruppe Sicherheitskontrolle des StRH Wien prüfte die Fragen im Zusammenhang mit der Infrastrukturinstandhaltung und Fahrplanausdünnung. Die gegenständliche Prüfung erfolgte durch die Gruppe Gebarung des StRH Wien und umfasste die Fragen 12 bis 18 sowie 20 bis 26.

Die Beantwortung des Prüfungsersuchens erfolgte unter Berücksichtigung der Prüfungsgrundsätze des StRH Wien.

### 1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung erfolgte im zweiten Halbjahr 2023 sowie im ersten Halbjahr 2024. Das Eröffnungsgespräch mit der geprüften Stelle war Ende März 2023 erfolgt. Die Schlussbesprechungen wurden, thematisch nach Fragen aufgeteilt, am 16. und 22. Mai 2024 sowie am 14. August 2024 durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum umfasste grundsätzlich die Jahre 2017 bis 2023. Bei Fragestellungen, die explizit einen kürzeren bzw. längeren Betrachtungszeitraum nannten, erfolgte die Erweiterung entsprechend den dort angegebenen Zeiträumen.

### 1.3 Prüfungshandlungen

Die Prüfungshandlungen umfassten Dokumentenanalysen, Literatur- und Internetrecherchen, Berechnungen, Stichprobenziehungen und Interviews bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG.

Die geprüfte Stelle legte die geforderten Unterlagen zeitgerecht vor, sodass sich keine Verzögerungen im Prüfungsablauf ergaben.

### 1.4 Prüfungsbefugnis

Die Prüfungsbefugnis für diese Gebarungsprüfung ist in § 73b Abs. 2 WStV und die erforderliche Sicherstellung dieser Prüfungsbefugnis im Gesellschaftsvertrag der WIENER LINIEN GmbH & Co KG festgeschrieben.

### 1.5 Vorberichte

Der StRH Wien behandelte bereits Aspekte des gegenständlichen Prüfungsersuchens in seinem Bericht:

- „WIENER LINIEN GmbH & Co KG und MA 5, Prüfung der Gebarung hinsichtlich des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages, StRH IV - 38/20“.

Zu dieser Prüfung erfolgte auch eine entsprechende Maßnahmenbekanntgabe.

Der StRH Wien griff jene Empfehlungen des damaligen Berichtes auf, die Bezug zu einzelnen Fragestellungen hatten, und prüfte auch dazu deren Umsetzung.

## 2. Allgemeines

Zwecks Vollständigkeit stellte der StRH Wien das Prüfungsersuchen des ÖVP-Klubs der Bundeshauptstadt Wien der Gemeinderätinnen bzw. Gemeinderäte Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Elisabeth Olischar, BSc (ÖVP), Dr.<sup>in</sup> Katarzyna Greco, MBA (ÖVP), Markus Grießler (ÖVP), Ing. Erol Holawatsch, MSc (ÖVP), Mag.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> Laura Sachslehner, BA (ÖVP) und Hannes Taborsky (ÖVP) vom 21. Dezember 2022 wie folgt dar:

## **„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.

**Insbesondere** 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) aus?*
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?“*

Aufgrund der Aufgabenverteilung im StRH Wien bearbeitete die Gruppe Gebarungskontrolle die Fragen 12 bis 18 und 20 bis 26 im „Teil 1: finanzielle bzw. wirtschaftliche Fragen“ der gegenständlichen Prüfung. Die Gruppe Sicherheitskontrolle behandelte die restlichen Fragen im „Teil 2: technische und betriebliche Fragen zum Straßenbahn- und U-Bahnverkehr“ und im „Teil 3: technische und betriebliche Fragen zum Busverkehr“ der gegenständlichen Prüfung.

### **3. Wirtschaftliche und finanzielle Entwicklung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG**

**3.1 Frage 12: *„Wie ist generell die wirtschaftliche und finanzielle Situation der Wiener Linien und welche maßgeblichen Entwicklungen gab es in den letzten Jahren?“***

#### **3.1.1 Wirtschaftliche Entwicklung im Überblick**

Der StRH Wien zeigte die wirtschaftliche Entwicklung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Zeitraum der Jahre 2017 bis 2022 anhand von Kennzahlen der Jahresabschlüsse auf. Diesen Betrachtungszeitraum wählte er, da der aktuelle Finanzierungsvertrag (ÖPNV-Vertrag) seit dem Jahr 2017 in Kraft war. Tabelle 1 stellte die Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrachtungszeitraum dar:

Tabelle 1: Kennzahlen aus der Gewinn- und Verlustrechnung in den Jahren 2017 bis 2022

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung von 2017 auf 2022	
	in Mio. EUR	in %						
Gesamterträge ohne Finanzerträge	1.071,47	1.116,50	1.128,81	1.216,90	1.204,76	1.220,35	148,88	13,89
Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	-86,56	-107,79	-85,29	-152,74	-165,69	-182,38	-95,82	110,70
Personalaufwand	-487,38	-494,30	-526,66	-534,77	-540,97	-569,14	-81,76	16,78
Abschreibungen	-295,76	-316,39	-312,49	-309,26	-308,21	-307,59	-11,83	4,00
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-344,89	-355,33	-378,59	-345,30	-339,57	-332,12	12,77	-3,70
Betriebsergebnis	-143,13	-157,31	-174,24	-58,34	-149,68	-170,88	-27,75	19,39
Finanzergebnis	-2,65	-2,19	-1,37	-0,74	-2,55	0,29	2,94	-110,94
Jahresfehlbetrag	-145,78	-159,51	-175,61	-59,08	-152,23	-170,59	-24,81	17,02

Quelle: Jahresabschlüsse der WIENER LINIEN GmbH &amp; Co KG, Darstellung: StRH Wien

3.1.1.1 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG finanzierte ihre erbrachte Verkehrsdienstleistung aus Betriebseinnahmen bzw. Beförderungserlösen sowie Mitteln der öffentlichen Hand in Form von Zuschüssen für gemeinwirtschaftliche Leistungen und weiteren sonstigen betrieblichen Erträgen. Alle Ertragskomponenten waren in der zuvor angeführten Tabelle zusammengefasst und wurden unter der Position „Gesamterträge ohne Finanzerträge“ dargestellt. Der Anstieg im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr war auf einen Anstieg der Beförderungserlöse aufgrund einer Erhöhung von Tarifteilen, auf die Nachverrechnung der letzten vier Schuljahre des „Top-Jugendtickets“, einen erlösseitigen Einmal-effekt durch Auflösung einer Rückstellung im Zusammenhang mit der Einnahmenaufteilung im „VOR“ sowie auf Zuwächse bei den Jahreskarten im Jahr 2018 zurückzuführen. Die weitere Steigerung im Folgejahr 2019 um rd. 12,32 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr begründete die WIENER LINIEN GmbH & Co KG u.a. mit einem Anstieg der übrigen Umsatzerlöse sowie einem Anstieg der Zuschüsse der Stadt Wien.

Im Jahr 2020 kam es aufgrund der COVID-19-Pandemie im Vergleich zum Vorjahr zu einem Rückgang der Beförderungserlöse. Dennoch erhöhte sich die Position „Gesamterträge

ohne Finanzerträge“ gegenüber dem Jahr 2019 aufgrund einer Rückzahlung des Finanzamtes im Zusammenhang mit einem Gerichtsurteil zum Dienstgeberbeitrag sowie einem Anstieg der Zuschüsse der Stadt Wien um rd. 88,08 Mio. EUR.

Trotz der anhaltenden COVID-19-Pandemie im Jahr 2021 führten erste Fahrgastzuwächse zu einer Erhöhung der Beförderungserlöse im Vorjahresvergleich. Auch wenn es zu einer abermaligen Steigerung der Zuschüsse und weiterer ertragsseitiger Einmaleffekte aufgrund von Rückzahlungen des Finanzamtes im Zusammenhang mit dem Dienstgeberbeitrag und der Auflösung von Rückstellungen insbesondere im Zusammenhang mit der Fahrstromnachverrechnung kam, betrug der Rückgang der Gesamterträge ohne Finanzerträge rd. 12,14 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr.

Im Jahr 2022 setzte sich die anhaltende Steigerung der Fahrkartenerlöse in fast allen Fahrkartenkategorien gegenüber dem Vorjahr fort. Diese wurden v.a. mit dem Fahrgastzuwachs sowie der Einführung des „KlimaTicket Österreich“ und des „VOR Klima Ticket Metropolregion“ begründet und führten mit sonstigen Erträgen in Summe zu einer Erhöhung der Position „Gesamterträge ohne Finanzerträge“ im Jahr 2022 um rd. 15,59 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr. Jedoch erreichten die Fahrkartenerlöse im Jahr 2022 das Niveau vor der COVID-19-Pandemie im Jahr 2019 nicht.

3.1.1.2 Der außerordentliche Anstieg des Aufwandes für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr wurde von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit höheren Fahrstromkosten durch die Bildung einer Rückstellung infolge eines Rechtsstreites wegen drohender Nachforderungen im Zusammenhang mit der Ökostrompauschale sowie steigenden Energiepreisen begründet. Diese fielen lt. Gesellschaft u.a. aufgrund der Trennung des gemeinsamen Strommarktes mit Deutschland an. Die deutliche Steigerung der Aufwände für bezogene Leistungen seit dem Jahr 2021 im Vergleich zu den Jahren 2017, 2019 und 2020 hatte lt. WIENER LINIEN GmbH & Co KG verschiedene Ursachen. Die Erhöhung beim Aufwand war auf eine Umgliederung der Konten im Zusammenhang mit der Personenbeförderung im Autobusbereich (Fremdbetrieb) zurückzuführen. Der starke Anstieg der Aufwendungen für Traktionsstrom war die Folge von Strompreissteigerungen. Der Materialaufwand erhöhte sich weiters aufgrund eines Anstieges der Treibstoffpreise infolge der Entwicklung des Energiemarktes.

3.1.1.3 Zur Analyse der Entwicklung des Personalaufwandes stellte der StRH Wien in der folgenden Tabelle 2 den durchschnittlichen Personalstand (VZÄ) und den Personalaufwand pro VZÄ im Zeitraum der Jahre 2017 bis 2022 dar:

Tabelle 2: Entwicklung des Personalaufwandes und des Personalstandes (VZÄ) in den Jahren 2017 bis 2022

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung von 2017 auf 2022 in %	
Personalaufwand (in Mio. EUR)	487,38	494,30	526,66	534,77	540,97	569,14	81,76	16,78
Personalstand (in VZÄ) <sup>*)</sup>	8.648,00	8.560,00	8.488,00	8.642,00	8.756,00	8.659,00	11,00	0,13
Personalaufwand pro VZÄ (in EUR)	56.357,61	57.745,17	62.047,55	61.880,50	61.782,77	65.727,86	9.370,25	16,63
<sup>*)</sup> inkl. Lehrlinge								

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG begründete den Anstieg des Personalaufwandes in den Jahren 2018 und 2019, trotz sinkender Personalstände, mit den jährlichen Lohnerhöhungen und der Einführung eines neuen Kollektivvertrages. Darüber hinaus waren auch die Bildung einer Rückstellung im Zusammenhang mit dem Zuschlag zum Dienstgeberbeitrag sowie Anpassungen der Berechnungsparameter bei Rückstellungen für nicht konsumierte Zeitguthaben und Urlaube sowie bei den Rückstellungen für Abfertigungen, Treue- und Jubiläumsgelder erfolgt.

Der Personalaufwand pro VZÄ verringerte sich in den Jahren 2020 und 2021 aufgrund der zuvor genannten im Jahr 2019 einmalig gebildeten Rückstellung, der Veränderung der langfristigen Personalrückstellungen und der Auflösung einer einmalig gebildeten Rückstellung im Jahr 2021. Davon unabhängig erhöhte sich in den Jahren 2020 und 2021 der Personalstand in VZÄ aufgrund von Nachbesetzungen.

Der höhere Personalaufwand im Jahr 2022 und der Rückgang des Personalstandes infolge des Fachkräftemangels führten dazu, dass der Personalaufwand pro VZÄ stark zunahm. Der Anstieg der Personalaufwendungen war einerseits auf die Veränderungen der kurz- und langfristigen Personalrückstellungen (insbesondere nicht konsumierte Urlaube bzw.

Zeitguthaben sowie Abfertigung) und vermehrte Überstunden infolge des wieder gestiegenen Personalunterstandes zurückzuführen. Zusätzlich wirkte der Wegfall von Einmaleffekten.

Zusammenfassend stellte der StRH Wien fest, dass der Personalaufwand im Betrachtungszeitraum der Jahre 2017 bis 2022 bei nahezu gleichbleibendem Personalstand um rd. 16,6 % anstieg. Anzumerken war, dass die durchschnittlichen Bezugserhöhungen im Betrachtungszeitraum rd. 20,6 % betragen.

3.1.1.4 Die ganzjährige Wirkung der Verlängerung der Linie U1 sowie eine Änderung der Abschreibungsmethode verursachten einen Anstieg der jährlichen Abschreibung vom Jahr 2017 auf das Jahr 2018. Die geringeren Abschreibungen vom Jahr 2018 auf das Jahr 2019 waren auf bereits voll abgeschriebene Anlagen und einen Rückgang von Neuaktivierungen zurückzuführen.

3.1.1.5 Den Anstieg des sonstigen betrieblichen Aufwandes vom Jahr 2017 auf das Jahr 2018 um rd. 10,44 Mio. EUR begründete die Gesellschaft mit der Anpassung des Sekundärnetzes im Zusammenhang mit der Verlängerung der U1 und dadurch steigenden Transportleistungen durch Dritte (Fremdbetrieb). Darüber hinaus kam es durch den Verkauf von Flüssiggasbussen zu Verlusten aus dem Abgang vom Anlagevermögen. Weiters wurde der Anstieg mit der Zunahme von Forschungs- und Entwicklungsprojekten sowie betriebsbedingten Schadensfällen begründet.

Die Erhöhung des sonstigen betrieblichen Aufwandes im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 um 23,26 Mio. EUR beinhaltete v.a. gestiegene Aufwendungen für Instandhaltungen durch Dritte aufgrund von vermehrten Maßnahmen zur Anlageninstandhaltung und Indexanpassungen laufender Wartungsverträge. Darüber hinaus erhöhten sich die Aufwände für Transporte durch Dritte aufgrund von Linienänderungen und Preiserhöhungen nach Neuausschreibungen. Außerdem stieg der sonstige Aufwand im Wesentlichen durch Wertberichtigungen von Forderungen gegenüber dem Finanzamt. Des Weiteren stiegen die Betriebsleistungen durch Dritte. Dies war mit einer Änderung des Konzerndienstleistungsvertrages und eines damit verbundenen höheren Entgelts für Konzerndienstleistungen, der Verschiebung von Dienstleistungen zur konzerninternen IT-Dienstleistenden und der Ausweitung von Lizenzen sowie einem Zuwachs bei EDV-Projekten begründet.

Der Rückgang des sonstigen betrieblichen Aufwandes im Jahr 2020 um rd. 33,29 Mio. EUR im Vorjahresvergleich war mit einer Verringerung der vom rückläufigen Beförderungserlös abhängigen Gebrauchsabgabe und stark sinkenden Instandhaltungsaufwendungen, welche insbesondere durch Bauablaufänderungen und Verschiebungen einiger Projekte und Maßnahmen aufgrund der COVID-19-Pandemie verursacht waren, begründet. Darüber hinaus kam es u.a. zu einem Rückgang im Bereich der sonstigen Aufwendungen, da bedingt durch die COVID-19-Pandemie geringere Mehrgebühren (Schwarzfahrerinnen bzw. Schwarzfahrer) erzielt wurden, wodurch es in weiterer Folge zu rückläufigen Forderungsausfällen nicht einbringlicher Mehrgebühren kam.

Im Jahr 2021 kam es zu einem Anstieg bei den Instandhaltungsaufwendungen aufgrund der Durchführung von verschobenen Instandhaltungsprojekten, einer Erhöhung der Betriebsleistungen durch Dritte im IKT-Bereich sowie einer Steigerung beim sonstigen betrieblichen Aufwand aufgrund der Bildung einer Rückstellung im Zusammenhang mit Rückforderungsansprüchen bei den Semestertickets für Hochschülerinnen bzw. Hochschüler. Die zuvor erörterte Ausweisänderung der Konten beim Aufwand für bezogene Leistungen aufgrund einer Umgliederung der Konten im Zusammenhang mit der Personenbeförderung im Autobusbereich (Fremdbetrieb) führte zu einem Rückgang bei Transporten durch Dritte und letztlich bei der zusammengefassten Position der sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu einem Rückgang um rd. 5,71 Mio. EUR.

Im Jahr 2022 kam es im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der gestiegenen Beförderungserlöse zu einer Erhöhung der Gebrauchsabgabe, bauablaufbedingt, leicht sinkenden Instandhaltungsaufwendungen und einer anhaltenden Steigerung der Betriebsleistungen durch Dritte im IKT-Bereich. Der Wegfall der Bildung einer Rückstellung im Zusammenhang mit Rückforderungsansprüchen bei den Semestertickets für Hochschülerinnen bzw. Hochschüler führte zu einem Rückgang bei den sonstigen Aufwendungen und letztlich bei der zusammengefassten Position der sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu einem Rückgang um rd. 7,48 Mio. EUR.

3.1.1.6 Das Betriebsergebnis und das Ergebnis vor Steuern war im Betrachtungszeitraum der Jahre 2017 bis 2022 negativ, wodurch Auflösungen von Kapitalrücklagen und Zuschüsse der Stadt Wien erforderlich waren.

Der StRH Wien stellte in der folgenden Tabelle 3 die Entwicklung der Vermögensstruktur im Betrachtungszeitraum dar:

**Tabelle 3: Entwicklung der Vermögensstruktur in den Jahren 2017 bis 2022**

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung von 2017 auf 2022	
	in Mio. EUR	in %						
<b>AKTIVA</b>								
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>								
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	39,72	43,84	48,65	52,15	59,39	63,88	24,16	60,83
II. Sachanlagen	6.304,53	6.220,75	6.125,17	6.010,09	6.013,98	6.175,65	-128,88	-2,04
III. Finanzanlagen	647,61	670,74	781,61	900,28	895,74	898,76	251,15	38,78
<b>Summe ANLAGEVERMÖGEN</b>	<b>6.991,86</b>	<b>6.935,33</b>	<b>6.955,43</b>	<b>6.962,52</b>	<b>6.969,11</b>	<b>7.138,29</b>	<b>146,43</b>	<b>2,09</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>								
I. Vorräte	28,09	29,39	31,58	32,97	36,24	43,33	15,24	54,25
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	368,71	399,34	359,64	336,32	383,11	458,04	89,33	24,23
III. Kassenbestand, Schecks, Guthaben bei Kreditinstituten	3,39	3,65	3,42	1,39	1,83	2,40	-0,99	-29,20
<b>Summe UMLAUFVERMÖGEN</b>	<b>400,19</b>	<b>432,38</b>	<b>394,64</b>	<b>370,68</b>	<b>421,18</b>	<b>503,77</b>	<b>103,58</b>	<b>25,88</b>
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>								
<b>Summe RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	<b>7,47</b>	<b>7,20</b>	<b>7,00</b>	<b>7,42</b>	<b>6,32</b>	<b>6,69</b>	<b>-0,78</b>	<b>-10,44</b>
<b>Summe AKTIVA</b>	<b>7.399,52</b>	<b>7.374,91</b>	<b>7.357,07</b>	<b>7.340,62</b>	<b>7.396,61</b>	<b>7.648,75</b>	<b>249,23</b>	<b>3,37</b>

Quelle: Jahresabschlüsse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

3.1.1.7 Die Summe der Aktiva beinhaltet zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 das Anlagevermögen in der Höhe von rd. 7,14 Mrd. EUR, das Umlaufvermögen in der Höhe von rd. 503,77 Mio. EUR sowie aktive Rechnungsabgrenzungen von rd. 6,69 Mio. EUR.



Das Anlagevermögen bestand aus den immateriellen Vermögensgegenständen in der Höhe von rd. 63,88 Mio. EUR und Sachanlagen in der Höhe von rd. 6,18 Mrd. EUR, welche aus Grundstücken, Gebäuden und Baulichkeiten, technischen Anlagen und Maschinen sowie anderen Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung bestanden. Darüber hinaus betrug der ausgewiesene Buchwert der Finanzanlagen rd. 898,76 Mio. EUR. Den größten Teil des Umlaufvermögens bildeten die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände im Ausmaß von rd. 458,04 Mio. EUR, welche insbesondere Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen in der Höhe von rd. 327,86 Mio. EUR, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in der Höhe von rd. 40,55 Mio. EUR und sonstige Forderungen in der Höhe von 89,03 Mio. EUR enthielten. Weiters enthielt das Umlaufvermögen Vorräte (Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe) in der Höhe von rd. 43,33 Mio. EUR. Die Position „Kassenbestand, Schecks, Guthaben bei Kreditinstituten“ betrug rd. 2,40 Mio. EUR. Unter dem Aktiven Rechnungsabgrenzungsposten in der Höhe von rd. 6,69 Mio. EUR wurde im Wesentlichen die Vorauszahlung der Gehälter der pragmatisierten Bediensteten (Beamtinnen bzw. Beamten) dargestellt.

3.1.1.8 Die Summe der Aktiva stieg vom Jahr 2017 auf das Jahr 2022 von rd. 7,40 Mrd. EUR auf rd. 7,65 Mrd. EUR. Dies resultierte lt. WIENER LINIEN GmbH & Co KG u.a. aus einer Erhöhung der immateriellen Vermögensgegenstände um rd. 24,16 Mio. EUR aufgrund des Abschlusses von Verträgen über Grundstücksdienstbarkeiten betreffend des neu zu errichtenden Linienkreuzes U2/U5 (Verlängerung Matzleinsdorfer Platz bis Rathaus und Neubau der Linie U5 Frankhplatz). Weiters erhöhten ab dem Jahr 2018 neue, zusätzlich angeschaffte Konzessionen und Lizenzen im Zuge des Starts einer Digitalisierungsoffensive das immaterielle Anlagevermögen.

Das Finanzanlagevermögen erhöhte sich im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr unter der Position „Anteile an verbundenen Unternehmen“ aufgrund des Erwerbs von Anteilen an der WIENER LINIEN Direktionsgebäude GmbH und der WIENER LINIEN Verkehrsprojekte GmbH um rd. 23,13 Mio. EUR sowie in den Jahren 2018 bis 2020 v.a. aufgrund der Zinsoptimierung von mittel- bis langfristig freien Geldern zu einer Aufstockung der jederzeit verfügbaren Mittel der WSTW-Fonds um rd. 252,67 Mio. EUR.

Der Anstieg der Vorräte im Betrachtungszeitraum um rd. 15,24 Mio. EUR resultierte aus einer Lagerbestandserhöhung zur Sicherstellung der Ersatzteilversorgung der Flexity-Niederflurstraßenbahnfahrzeuge nach Auslaufen der Gewährleistungsfrist. Der Anstieg der Forderungen um rd. 89,33 Mio. EUR war mit einer Erhöhung der Forderungen gegenüber

dem Cash Pooling des WIENER STADTWERKE-Konzerns und einem Anstieg des Vorsteuerguthabens gegenüber dem Finanzamt begründet. Somit kam es bei Betrachtung des Gesamtvermögens trotz eines Rückganges des Sachanlagevermögens um rd. 128,88 Mio. EUR zu einer Erhöhung des Gesamtvermögens um rd. 249,23 Mio. EUR.

3.1.1.9 Die folgende Tabelle 4 stellte den Verlauf der in den Jahresabschlüssen ausgewiesenen Buchwerte des Sachanlagevermögens unterschieden nach Untergliederung des Anlagenspiegels dar:

Tabelle 4: Entwicklung des Sachanlagevermögens in den Jahren 2017 bis 2022

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung von 2017 auf 2022	
	in Mio. EUR	in %						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten, einschließlich Bauten auf fremdem Grund	4.110,08	4.039,83	3.934,13	3.820,16	3.727,63	3.614,52	-495,56	-12,06
Technische Anlagen und Maschinen	1.986,60	1.894,41	1.819,88	1.737,94	1.677,41	1.633,12	-353,48	-17,79
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	76,65	73,12	69,48	67,94	63,43	57,05	-19,60	-25,57
Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	131,19	213,39	301,68	384,06	545,51	870,97	739,78	563,90
<b>Sachanlagevermögen gesamt</b>	<b>6.304,52</b>	<b>6.220,75</b>	<b>6.125,17</b>	<b>6.010,09</b>	<b>6.013,98</b>	<b>6.175,65</b>	<b>-128,87</b>	<b>-2,04</b>

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Wie zuvor erwähnt, sank das bilanziell ausgewiesene Sachanlagevermögen im Betrachtungszeitraum der Jahre von 2017 auf 2022 um rd. 128,88 Mio. EUR, wobei es sich im Vorjahresvergleich ab dem Jahr 2021 erhöhte. Der Rückgang vom Jahr 2018 bis zum Jahr 2021 betraf sämtliche der im Anlagenspiegel unter Sachanlagevermögen ausgewiesenen Posten, mit Ausnahme der geleisteten Anzahlungen und Anlagen in Bau. Diese betragen im Jahr 2022 rd. 870,97 Mio. EUR, wobei rd. 721,09 Mio. EUR dem U-Bahn-Neubau - somit Netzerweiterungen - zuzurechnen waren und somit rd. 149,88 Mio. EUR v.a. in den Ersatz des bestehenden Sachanlagevermögens oder in die Erweiterung der Modi Bus und Straßenbahn flossen.

Der StRH Wien führte eine wirtschaftliche Analyse des Sachanlagevermögens der technischen Anlagen und Maschinen, insbesondere der Fahrzeuge des Linienverkehrs, Schienen, Stromzuführungsanlagen und Signalanlagen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG durch, da in diesem Untergliederungsbereich im Vergleich zur Position der stärkste anteilige Rückgang der Buchwerte im Betrachtungszeitraum stattgefunden hatte. Im Rahmen seiner Kennzahlenanalyse untersuchte er die Investitionspolitik der Gesellschaft und ermittelte anhand des Sachanlagenabnutzungsgrades die Altersstruktur der Anlagen und beurteilte mithilfe der „Investitionsdeckung (Wachstumsquote)“ die Unternehmensentwicklung.<sup>1</sup>

Im Folgenden stellte der StRH Wien die jährlichen Werte des Sachanlagenabnutzungsgrades und der Investitionsdeckung der technischen Anlagen und Maschinen im Betrachtungszeitraum dar:

**Tabelle 5: Technische Anlagen und Maschinen, Sachanlagenabnutzungsgrad und Investitionsdeckung (in %)**

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Sachanlagenabnutzungsgrad	58,96	60,89	62,47	64,54	66,31	67,66
Investitionsdeckung (Wachstumsquote)	131,55	0,25	2,50	38,56	55,71	59,68

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Beim Sachanlagenabnutzungsgrad werden die kumulierten Abschreibungen auf das abnutzbare Sachanlagevermögen den historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten der abnutzbaren Sachanlagen zum Ende des Geschäftsjahres gegenübergestellt. Allgemein gilt, je höher der Sachanlagenabnutzungsgrad desto älter sind die Sachanlagen im Durchschnitt und desto mehr Investitions- bzw. Modernisierungsbedarf besteht potentiell. Im Beobachtungszeitraum kam es zu einem stetigen Anstieg des Sachanlagenabnutzungsgrades bei technischen Anlagen und Maschinen von 58,96 % auf rd. 67,66 %. Aus wirtschaftlicher Sicht hatte das diesbezügliche abnutzbare Anlagevermögen somit mehr als  $\frac{2}{3}$  seiner Nutzungsdauer erreicht.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Vgl. Egger/Samer/Bertl, „Der Jahresabschluss nach dem Unternehmensgesetzbuch, Band 3 (2019) 2. Auflage“, Linde Verlag Ges.m.b.H., Wien, S. 35

<sup>2</sup> Vgl. Egger/Samer/Bertl, „Der Jahresabschluss nach dem Unternehmensgesetzbuch, Band 3 (2019) 2. Auflage“, Linde Verlag Ges.m.b.H., Wien, S. 32

Der StRH Wien stellte fest, dass beim dargestellten Sachanlagenabnutzungsgrad der bestehenden technischen Anlagen und Maschinen ein Trend abgeleitet werden konnte, bei dessen unveränderter Fortsetzung - unter rein wirtschaftlicher Betrachtung - in weiterer Folge ein potentieller Investitionsstau auftreten könnte. Nach Ansicht des StRH Wien könnte die daraus resultierende fortschreitende Überalterung des Sachanlagevermögens zum Risiko einer erhöhten Störungsanfälligkeit und in weiterer Folge zu Einschränkungen der Verfügbarkeit bzw. der Qualität der Verkehrsdienstleistungen führen.

Die „Investitionsdeckung (Wachstumsquote)“ zeigt, inwiefern die Jahresabschreibungen durch Nettoinvestitionen gedeckt bzw. kompensiert werden. Anhand dieser Kennzahl wird ausgedrückt, ob ein Unternehmen wächst, stagniert oder schrumpft. Die „Investitionsdeckung (Wachstumsquote)“ sollte grundsätzlich bei einem auf Wachstum ausgerichteten Unternehmen über einen mehrjährigen Zeitraum betrachtet generell größer als 100 % sein und zusätzlich die Preissteigerungsrate übersteigen. Somit deutet ein dauerhafter Wert unter 100 % auf einen Substanzverzehr hin. Aus Gründen der Aussagekraft sollte die Zahl insbesondere bei Unternehmen mit schwankender Investitionstätigkeit über mehrere Jahre ermittelt werden.

Im Betrachtungszeitraum war die Investitionsdeckung mit Ausnahme des Jahres 2017 immer deutlich kleiner als 100 %. Der deutliche Rückgang in den Jahren 2018 und 2019 resultierte deutlich aus reduzierten Nettoinvestitionen aufgrund geringerer Investitionstätigkeiten. Obgleich die Investitionstätigkeit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG schwankend war und die Investitionsdeckung ab dem Jahr 2020 deutlich wuchs, stellte der StRH Wien fest, dass im Betrachtungszeitraum bei den technischen Anlagen und Maschinen ein Substanzverzehr stattgefunden hatte.

#### **Empfehlung:**

Der StRH Wien empfahl daher der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, bei künftigen Investitionsplanungen das potentiell steigende Qualitäts- und Verfügbarkeitsrisiko aufgrund einer Überalterung des bestehenden Sachanlagevermögens zu beachten und damit gleichzeitig einen weiteren Substanzverzehr bei den technischen Anlagen und Maschinen zu vermeiden.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

3.1.1.10 Die folgende Tabelle 6 stellt die Entwicklung der Kapitalstruktur im Betrachtungszeitraum dar:

Tabelle 6: Entwicklung der Kapitalstruktur in den Jahren 2017 bis 2022

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung von	
	in Mio. EUR	in %						
<b>PASSIVA</b>								
<b>A. EIGENKAPITAL</b>								
I. Komplementärkapital	-	-	-	-	-	-		
II. Kommanditkapital	400,00	400,00	400,00	400,00	400,00	400,00	-	-
III. Kapitalrücklagen	3.093,38	3.027,26	2.939,57	2.971,37	2.928,62	2.965,19	-128,19	-4,14
<b>Summe EIGENKAPITAL</b>	<b>3.493,38</b>	<b>3.427,26</b>	<b>3.339,57</b>	<b>3.371,37</b>	<b>3.328,62</b>	<b>3.365,19</b>	<b>-128,19</b>	<b>-3,67</b>
<b>B. SONDERPOSTEN FÜR INVESTITIONSZUSCHÜSSE ZUM ANLAGEVERMÖGEN</b>								
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	14,44	18,72	24,11	25,16	27,07	27,26	12,82	88,78
II. Sachanlagen	3.079,45	3.087,78	3.075,28	3.048,87	3.116,14	3.229,60	150,15	4,88
<b>Summe Investitionszuschüsse</b>	<b>3.093,89</b>	<b>3.106,50</b>	<b>3.099,39</b>	<b>3.074,03</b>	<b>3.143,21</b>	<b>3.256,86</b>	<b>162,97</b>	<b>5,27</b>
<b>C. RÜCKSTELLUNGEN</b>								
1. Rückstellungen für Abfertigungen	38,44	34,97	39,71	42,34	44,57	48,34	9,90	25,75
2. Sonstige Rückstellungen	164,16	134,43	147,32	153,44	144,22	154,35	-9,81	-5,98
<b>Summe RÜCKSTELLUNGEN</b>	<b>202,60</b>	<b>169,40</b>	<b>187,03</b>	<b>195,78</b>	<b>188,79</b>	<b>202,69</b>	<b>0,09</b>	<b>0,04</b>

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung von 2017 auf 2022	
	in Mio. EUR	in %						
<b>D. VERBINDLICHKEITEN</b>								
1. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,44	0,50	0,47	0,58	0,53	0,51	0,07	15,91
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	164,68	194,01	149,56	154,07	209,93	296,99	132,31	80,34
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	13,16	22,25	20,98	22,28	30,46	21,04	7,88	59,88
4. Sonstige Verbindlichkeiten								
US-Trust (US-Lease-Verbindlichkeiten)	160,29	110,50	115,06	119,82	124,61	124,71	-35,58	-22,20
Finanzverwaltung der Stadt Wien	145,75	212,33	313,13	282,08	258,23	263,84	118,09	81,02
Stadthauptkasse	5,40	6,56	6,30	4,73	5,35	6,17	0,77	14,26
Übrige	40,17	40,84	35,78	34,33	28,01	31,79	-8,38	-20,86
<b>Summe VERBINDLICHKEITEN</b>	<b>529,90</b>	<b>586,98</b>	<b>641,26</b>	<b>617,88</b>	<b>657,11</b>	<b>745,05</b>	<b>215,15</b>	<b>40,60</b>
<b>E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>								
<b>Summe RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	<b>79,75</b>	<b>84,78</b>	<b>89,81</b>	<b>81,56</b>	<b>78,89</b>	<b>78,95</b>	<b>-0,80</b>	<b>-1,00</b>
<b>Summe PASSIVA</b>	<b>7.399,52</b>	<b>7.374,92</b>	<b>7.357,06</b>	<b>7.340,62</b>	<b>7.396,62</b>	<b>7.648,74</b>	<b>249,22</b>	<b>3,37</b>

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Die Summe der Passiva betrug zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 rd. 7,65 Mrd. EUR. Sie beinhaltete neben dem Eigenkapital in der Höhe von rd. 3,37 Mrd. EUR den Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen in der Höhe von rd. 3,26 Mrd. EUR. Dieser hatte den Charakter eines Rechnungsabgrenzungspostens und war nach Maßgabe der Abschreibung bzw. des Abganges des Vermögensgegenstandes, für den der Zuschuss gewährt wurde, ertragswirksam aufzulösen. Die Summe der passiven Rechnungsabgrenzungsposten betrug rd. 78,95 Mio. EUR. Das Fremdkapital war in der Höhe von 947,74 Mio. EUR ausgewiesen.

3.1.1.11 Im Betrachtungszeitraum der Jahre 2017 auf 2022 stieg das Gesamtkapital von rd. 7,40 Mrd. EUR auf rd. 7,65 Mrd. EUR. Dies war lt. WIENER LINIEN GmbH & Co KG u.a. auf eine Erhöhung der Verbindlichkeiten zurückzuführen. Die Entwicklung der Werte aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen im Betrachtungszeitraum ergab sich insbesondere aus offenen Rechnungen von Investitionen und deren Begleichung. Im Jahr 2018 verursachte eine Änderung des Ausweises von noch nicht verrechneten Leistungen unter Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen anstatt - wie im Vorjahr - unter Rückstellungen einen deutlichen Anstieg. In den Jahren 2020 und 2021 war der Anstieg auf den Ausbau der Linien U2/U5 sowie die U4-Sanierung zurückzuführen. Der Anstieg im Jahr 2022 resultierte aus dem weiteren Ausbau der Linien U2/U5 sowie der Anschaffung der Flexity-Niederflurstraßenbahnfahrzeuge.

Der Verlauf der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultierte ebenfalls aus der aufgrund von Projekten nicht konstant verlaufenden Fakturierung und Bezahlung von Rechnungen.

Der Rückgang der US-Lease-Verbindlichkeiten seit dem Jahr 2018 wurde mit Rückzahlungen hoher Tranchen von zwei US-Lease-Transaktionen begründet.

Die Position der Verbindlichkeiten gegenüber der Finanzverwaltung der Stadt Wien spiegelt die Zu- und Abflüsse im Zusammenhang mit Abrechnungen mit der MA 5 - Finanzwesen der Stadt Wien wider. Bis zum Jahr 2019 zeigte sich der Aufbau der jährlichen Zuschussabrechnungen und damit auch im Zusammenhang stehender Vorauszahlungen, welche die Rückzahlung der Zuschussabrechnung des Jahres 2017 teilweise kompensierte. Im Jahr 2020 verringerte sich der Bestand durch die COVID-19-bedingte Nachforderung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zum finanziellen Ausgleich. Der weitere Abbau des Bestandes im Jahr 2021 war auf den Abruf der Zuschussabrechnungen der Jahre 2018 bis 2020 durch die MA 5 - Finanzwesen zurückzuführen. Ab dem Jahr 2022 führte die Rückzahlung von Verbindlichkeiten aus der Zuschussabrechnung an die MA 5 - Finanzwesen zum vorliegenden Bestand aus der aktuellen Abrechnung mit der Stadt Wien. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG hatte diesbezüglich Empfehlungen des Rechnungshofes Österreich aufgrund seines Berichtes aus dem Jahr 2017 „U-Bahn in Wien - Ausbaupakete“ zur Rückerstattung von Baukostenbeiträgen sowie des Berichtes des StRH Wien aus dem Jahr 2021 „WIENER LINIEN GmbH & Co KG und MA 5, Prüfung der Gebarung hinsichtlich des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages, StRH IV - 38/20“ zum

möglichst zeitnahen Ausgleich von Salden mit der Stadt Wien umgesetzt. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG wies hinsichtlich der im Jahresabschluss per 31. Dezember 2022 ausgewiesenen Verbindlichkeiten gegenüber der Finanzverwaltung der Stadt Wien in der Höhe von rd. 263,84 Mio. EUR die erforderliche Rückzahlung im Jahr 2023 in der Höhe von rd. 65 Mio. EUR nach. Somit verblieben unter dieser Position Gesamtverbindlichkeiten aus Vorjahren in der Höhe von rd. 195,83 Mio. EUR aufgrund von nicht verwendeten Investitionskostenzuschüssen und Sonderfinanzierungen aus Vorjahren, welche bei der Gesellschaft verbleiben durften und rd. 3,01 Mio. EUR im Zusammenhang mit der Verrechnung des US-Lease mit der Stadt Wien.

Die übrigen sonstigen Verbindlichkeiten beinhalteten insbesondere Verbindlichkeiten aus der Lohn-, Gehalts- und Pensionsverrechnung sowie Rückzahlungsverpflichtungen gegenüber der Republik Österreich aus dem Verkauf von bezuschussten Grundstücken und aus Baukostenzuschüssen.

3.1.1.12 Die Höhe der Rückstellungen blieb im Betrachtungszeitraum, in den Jahren 2017 und 2022, mit rd. 0,20 Mrd. EUR konstant. Innerhalb des Betrachtungszeitraumes war der Rückgang der Rückstellungen im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr mit der zuvor beschriebenen Änderung des Ausweises der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen begründet. Der Anstieg im Jahr 2019 ergab sich v.a. durch eine Erhöhung der bestehenden Rückstellungen (Jubiläumsgelder bzw. Treueentschädigungen, Urlaub bzw. Zeitguthaben, Vordienstzeiten für Stadt-Wien-Bedienstete sowie Rechts- und Beratungsaufwand). Im Jahr 2020 war der weitere Anstieg durch die höhere Rückstellung für noch nicht konsumierte Urlaube und Zeitguthaben verursacht. Das Absinken im Jahr 2021 ergab sich durch die Auflösung der Rückstellung für die Bahnstromnachverrechnung. Im Jahr 2022 führte eine Erhöhung der Prozesskostenrückstellung zu einem Anstieg der Rückstellungen.

3.1.1.13 In den Sonderposten für Investitionszuschüsse wurden u.a. Investitionszuschüsse des Bundes und Zuschüsse der Stadt Wien aufgrund des FAG und der Dienstgeberabgabe passiviert. Im Betrachtungszeitraum resultierten die Zugänge im Sonderposten für Investitionszuschüsse aus dem U-Bahn-Neubau.

3.1.1.14 Im Betrachtungszeitraum betrug die passive Rechnungsabgrenzung in den Jahren 2017, 2020, 2021 und 2022 rd. 0,08 Mrd. EUR. Der Anstieg in den Jahren 2018 und 2019 war auf höhere Voraussinnahmen bei Jahreskarten zurückzuführen. Der Rückgang

im Jahr 2020 ergab sich aus geringeren Einnahmen im Zusammenhang mit Jahres- und Schülerkarten aufgrund von COVID-19.

3.1.1.15 Der Rückgang der Kapitalrücklage im Betrachtungszeitraum resultierte aus der zuvor erwähnten Entwicklung der Betriebsergebnisse (vgl. Punkt 3.1.1.6) und einem teilweisen Rückgang der Investitionen, welcher zu verminderten Verbuchungen von Gesellschafterzuschüssen führte.

### 3.1.2 Bereinigtes Betriebsergebnis

Wie zuvor erwähnt, verzerrte die ergebniswirksame Finanzierung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG durch Zuschüsse der Stadt Wien das Betriebsergebnis. Daher bereinigte der StRH Wien die seit dem neuen ÖPNV-Vertrag erzielten jährlichen Betriebsergebnisse der Jahre 2017 bis 2022 um sämtliche Aufwände und Erträge im Zusammenhang mit dem von der öffentlichen Hand finanzierten Anlagevermögen und sämtliche erfolgswirksame Zuschüsse der Gewinn- und Verlustrechnung. Darüber hinaus wurden die vollständig durch Zuschusserträge neutralisierten Aufwände im Zusammenhang mit Erneuerungsprojekten und Sonderfinanzierungen sowie die Finanzergebnisse bereinigt. Die folgende Tabelle 7 enthält die diesbezüglich bereinigten Betriebsergebnisse der Gewinn- und Verlustrechnung der Jahresabschlüsse der Jahre 2017 bis 2022:

Tabelle 7: Bereinigte Betriebsergebnisse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG in den Jahren 2017 bis 2022 (in Mio. EUR)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Betriebsergebnis gemäß Jahresabschluss	-143,13	-157,31	-174,24	-58,34	-149,68	-170,88
Bereinigung Anlagevermögen	170,27	194,27	190,05	188,86	190,14	193,35
Bereinigung Aufwand für Zuschuss Erneuerung, Sonderfinanzierungen	68,73	49,54	54,41	41,57	63,20	40,67
Bereinigung Zuschüsse der Stadt Wien in der Gewinn- und Verlustrechnung	-361,92	-360,89	-374,63	-457,06	-504,48	-476,29
Bereinigung Finanzergebnis	0,99	1,31	1,12	1,27	0,92	1,23
<b>Bereinigtes Betriebsergebnis</b>	<b>-265,06</b>	<b>-273,08</b>	<b>-303,29</b>	<b>-283,69</b>	<b>-399,90</b>	<b>-411,93</b>
Entwicklung zum Vorjahr	-	-8,02	-30,21	19,59	-116,21	-12,02

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Die in der Tabelle 7 dargestellten bereinigten Betriebsergebnisse hatten sich in den Jahren 2020 und 2021 aufgrund einmaliger ertragswirksamer Rückzahlungen des Dienstgeberbeitrages durch das Finanzamt in der Höhe von rd. 106,80 Mio. EUR im Jahr 2020 und rd. 17,26 Mio. EUR im Jahr 2021 verbessert. Unter Nichtberücksichtigung dieser zuvor genannten Einmaleffekte war eine stetige Verschlechterung des bereinigten Betriebsergebnisses im Zeitraum der Jahre 2017 bis 2021 festzustellen. Dies wurde mit einem Rückgang der Fahrgastzahlen insbesondere aufgrund der COVID-19-Pandemie sowie nicht wesentlicher Erhöhungen der Ticketpreise begründet. Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Einmaleffekte verbesserte sich im Jahr 2022 das bereinigte Betriebsergebnis aufgrund des Endes der COVID-19-Pandemie und der Einführung des „KlimaTicket Österreich“ leicht.

In weiterer Folge war das zuvor ermittelte bereinigte Betriebsergebnis um die Veränderung der langfristigen unbaren Personalrückstellungen weiter zu bereinigen und das, in der folgenden Tabelle 8 dargestellte, zu bezuschussende bereinigte Betriebsergebnis abzuleiten:

Tabelle 8: Gegenüberstellung des ermittelten Zuschussbedarfes in den Jahren 2017 bis 2022 (in Mio. EUR)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Bereinigtes Betriebsergebnis</b>	<b>-265,06</b>	<b>-273,08</b>	<b>-303,29</b>	<b>-283,69</b>	<b>-399,90</b>	<b>-411,93</b>
Bereinigung Veränderung unbare langfristige Personalrückstellungen	0,13	-12,75	4,91	-1,67	-0,34	1,28
<b>Zu bezuschussendes bereinigtes Betriebsergebnis</b>	<b>-264,93</b>	<b>-285,82</b>	<b>-298,38</b>	<b>-285,36</b>	<b>-400,24</b>	<b>-410,65</b>

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

In der folgenden Tabelle 9 wurden die zu bezuschussenden bereinigten Betriebsergebnisse den Umsatzerlösen gegenübergestellt. Daraus konnte der Deckungsgrad der Kosten der Verkehrsdienstleistungen (inkl. Nebengeschäfte) der WIENER LINIEN GmbH & Co KG ohne Kosten der Veränderung der für ihre Erbringung erforderlichen Verkehrsinfrastruktur durch Umsatzerlöse ermittelt werden.

**Tabelle 9: Deckungsgrad der Kosten der Verkehrsdienstleistungen durch die Umsatzerlöse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG in den Jahren 2017 bis 2022**

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Umsatzerlöse (in Mio. EUR)	566,34	613,17	616,60	508,54	513,78	600,04
Zu bezuschussendes bereinigtes Betriebsergebnis (in Mio. EUR)	-264,93	-285,82	-298,38	-285,36	-400,24	-410,65
Deckungsgrad (in %)	68,13	68,21	67,39	64,06	56,21	59,37

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Der StRH Wien stellte fest, dass im Betrachtungszeitraum zwischen rd. 56 % und rd. 68 % der Kosten der Verkehrsdienstleistungen (inkl. Nebengeschäfte) gedeckt wurden. Wie bereits im Bericht „WIENER LINIEN GmbH & Co KG und MA 5, Prüfung der Gebarung hinsichtlich des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages, StRH IV - 38/20“, kommentierte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG den vorliegenden Deckungsgrad mit der Deckung von rund  $\frac{2}{3}$  der Kosten durch Umsatzerlöse abermals mit Branchenüblichkeit. Ein wesentlicher Grund läge in der Tarifstruktur und dem politischen Willen, dass ihre Tickets zu einem günstigen Tarif angeboten werden sollen (z.B. Preis der Jahreskarte von 365,- EUR). Hintergrund dafür waren zum einen soziale Aspekte des günstigeren Zuganges zum ÖPNV und zum anderen auch Umwelt- und Nachhaltigkeitsthemen sowie die Klima- und Verkehrsziele der Stadt Wien (Smart City Wien Rahmenstrategie).

### 3.1.3 Leistungskennzahlen

Eine wesentliche Leistungskennzahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG waren die geleisteten Platzkilometer. Diese ergaben sich je eingesetzter Fahrzeugart durch Multiplikationen der Nutzkilometer dieser Fahrzeuge mit der Anzahl der Plätze für Fahrgäste. Unter Nutzkilometern wurden die von Fahrzeugen mit Fahrgästen, somit exkl. der Regiefahrten, zurückgelegten Strecken verstanden.

Die Entwicklung der jährlich geleisteten Platzkilometer - unterschieden nach den Betriebszweigen Bus (inkl. Auftragsverkehr), Straßenbahn und U-Bahn - wurde in der folgenden Tabelle 10 für den Zeitraum der Jahre 2017 bis 2022 abgebildet:

Tabelle 10: Jährliche geleistete Platzkilometer der WIENER LINIEN GmbH &amp; Co KG in den Jahren 2017 bis 2022

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung von 2017 auf 2022	
	in Mio. Platzkilometern	in %						
Bus	3.202,90	3.252,80	3.338,70	3.294,78	3.388,32	3.394,04	191,14	5,97
Straßenbahn	4.244,80	4.250,50	4.268,30	4.250,26	4.373,56	4.249,93	5,13	0,12
U-Bahn	12.787,20	13.226,50	13.243,20	12.821,99	12.982,31	13.052,56	265,36	2,08
<b>Gesamt</b>	<b>20.234,90</b>	<b>20.729,80</b>	<b>20.850,20</b>	<b>20.367,04</b>	<b>20.744,20</b>	<b>20.696,54</b>	<b>461,64</b>	<b>2,28</b>

Quelle: Jahresabschlüsse der WIENER LINIEN GmbH &amp; Co KG, Darstellung: StRH Wien

Der mit Ausnahme des Jahres 2020 kontinuierliche Anstieg der geleisteten Platzkilometer des Betriebszweiges Bus im Betrachtungszeitraum war gemäß den Angaben der WIENER LINIEN GmbH & Co KG durch die Übernahme von 14 Linien des externen Tarifverkehrs in den Auftragsverkehr, den vermehrten Einsatz von Gelenkbussen mit höherem Platzangebot, den erforderlichen Schienenersatzverkehren und die Erweiterung des Netzes um zwei neue Buslinien begründet. Der Rückgang im Jahr 2020 lag in den aufgrund der COVID-19-Pandemie angepassten Fahrplänen zwischen Mitte März und Mitte Mai. Der darauf folgende Anstieg lag insbesondere in der Einstellung der Pandemiefahrpläne begründet.

Die stetige Steigerung der Platzkilometer des Betriebszweiges Straßenbahn vom Jahr 2017 bis zum Jahr 2021 resultierte insbesondere aus dem vermehrten Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit höherem Platzangebot, Angebotsanpassungen in Form des Linienpaketes Linien 6, 77, 11 und 67, der Verlängerung der Linie O vom Praterstern in das Nordbahnhofgelände sowie dem Zusatzverkehr U2Z im Zusammenhang mit dem Linienkreuz U2/U5. Dieser Anstieg wurde im Jahr 2020 durch pandemiebedingte Fahrplanänderungen von Mitte März bis Mitte Mai unterbrochen. Der Rückgang der Platzkilometer im Jahr 2022 auf das Niveau des Jahres 2018 war auf den in diesem Betriebszweig verstärkt aufgetretenen Personalmangel zurückzuführen.

Die vom Betriebszweig U-Bahn geleisteten Platzkilometer stiegen vom Jahr 2017 auf das Jahr 2019 um rd. 456 Mio. Platzkilometer bzw. rd. 3,6 %. Die Gründe dafür waren die Intervallverdichtungen und die Erweiterung der Linie U1. Im Jahr 2020 kam es aufgrund der in der COVID-19-Pandemie angepassten Fahrpläne zwischen Mitte März und Mitte Mai sowie

der Einstellung des Betriebes der Nacht-U-Bahn an den Wochenenden seit dem ersten Lockdown im Vergleich zum Vorjahr zu einem Rückgang der geleisteten Platzkilometer. Der Anstieg im Jahr 2021 gegenüber dem Vorjahr lag v.a. in der Wiederaufnahme der Nacht-U-Bahn im zweiten Halbjahr und in der Einstellung der Pandemiefahrpläne begründet. Aufgrund unterjähriger Intervalldehnungen durch Langsamfahrstrecken und Maßnahmen im Zusammenhang mit der U2/U5-Verlängerung (U2-Einstellung zwischen Schottentor und Karlsplatz) konnten die Platzkilometerleistungen vor dem Jahr 2020 nicht erreicht werden. Im Jahr 2022 kam es im Vergleich zum Vorjahr zu einem Anstieg der Platzkilometer. Jedoch konnte auch im Jahr 2022 aufgrund der Errichtung der Station „Oberes Hausfeld“ und des damit verbundenen Gleiswechselbetriebes bei der Linie U2, der Kurzführung der Linie U2 von Juli bis September (Projekt „Stadtstraße“) sowie die unterjährigen Intervalldehnungen und des eingeschränkten Betriebes der Linie U1 von Mitte Juli bis Mitte August die Platzkilometerleistung vor dem Jahr 2020 nicht erreicht werden.

Die von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG insgesamt geleisteten Platzkilometer erhöhten sich im Betrachtungszeitraum um rd. 461,60 Mio. Platzkilometer bzw. rd. 2,3 %.

### 3.1.4 Entwicklung der Anzahl der Fahrgäste und der Marktanteile der WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Die folgende Tabelle 11 zeigt die Entwicklung der Anzahl der Fahrgäste in den Jahren 2017 bis 2022:

Tabelle 11: Entwicklung der Anzahl der Fahrgäste in den Jahren 2017 bis 2022

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung von 2017 auf 2022	
	in Mio. Fahrgäste	in %						
Fahrgäste	962	966	961	574	596	747	-215	-22,35

Quelle: Jahresabschlüsse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Nach einem Anstieg der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2018 kam es im Jahr 2019 zu einem leichten Rückgang, welcher von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit einem geringeren Anstieg des Bevölkerungswachstums begründet wurde. Aufgrund der COVID-19-Pandemie wurde im Jahr 2020 ein starker Rückgang der Anzahl der Fahrgäste verzeichnet. Im Jahr 2021 erhöhten sich die Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahr um 3,8 %, wobei

sich die COVID-19-Pandemie weiterhin negativ auf das öffentliche Verkehrsnutzungsverhalten auswirkte. Im Jahr 2022 kam es bei den Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahr zu einem Anstieg um rd. 25,3 %. Die Fahrgastzahlen konnten sich nach Rückgang der COVID-19-Pandemie deutlich erholen, jedoch nicht das Niveau vor dem Jahr 2020 erreichen.

Im Rahmen der Kennzahl „Modal Split“ wurde das Mobilitätsverhalten von Personen beschrieben. Mit dem „Modal Split“ wurde der Anteil (Marktanteil) der für die zurückgelegten Wege der Wienerinnen bzw. Wiener genutzten Verkehrsmittel gemessen. In der folgenden Tabelle 12 wurde die jährliche Entwicklung des „Modal Split“ im Betrachtungszeitraum der Jahre 2017 bis 2022 dargestellt:

Tabelle 12: Entwicklung des „Modal Split“ in den Jahren 2017 bis 2022 (in %)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ÖPNV	38	38	38	27	30	30
Motorisierter Individualverkehr	27	29	27	27	26	26
Fahrrad	7	7	7	9	9	9
Fußgängerinnen bzw. Fußgänger	28	26	28	37	35	35

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Bis zum Jahr 2019 hielt der öffentliche Verkehr in Wien beim „Modal Split“ einen Anteil von 38 %. Das bedeutet, dass von den Wienerinnen bzw. Wienern mit großem Abstand die meisten Wege innerhalb der Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden.

Aufgrund der COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 veränderte sich das Mobilitätsverhalten durch die gesetzten Maßnahmen und Einschränkungen deutlich. Dies hatte auch auf den „Modal Split“ einen wesentlichen Einfluss. Mit den ersten von der Bundesregierung angeordneten Ausgangsbeschränkungen waren bis zu 80 % weniger Fahrgäste mit der U-Bahn, der Straßenbahn und dem Bus unterwegs. Im Jahresschnitt waren die Fahrgastzahlen um 40 % gesunken. Im Jahr 2020 hatten sich die Nutzungswege stark verändert. Wege, die bisher meist mit den öffentlichen Personennahverkehrsmitteln zurückgelegt wurden, entfielen teilweise sogar gänzlich. Schulen sowie Universitäten wurden auf Distance-Learning

umgestellt und viele Unternehmen setzten auf Kurzarbeit bzw. Homeoffice. Auch das Freizeitangebot war eingeschränkt. Darüber hinaus wurden die stark reduzierten Bewegungsradien vermehrt mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt.

Im Jahr 2021 konnte eine leichte Erholung gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden. Der Anteil des motorisierten Privatverkehrs war gegenüber dem Vorjahr um einen Prozentpunkt zurückgegangen und lag damit wieder auf einem ähnlichen Niveau wie vor Beginn der COVID-19-Pandemie. Auch bei Fußgängerinnen bzw. Fußgängern war ein Umstieg zurück zum ÖPNV deutlich erkennbar. Das diesbezügliche Mobilitätsverhalten wurde im Jahr 2022 beibehalten. Im Betrachtungszeitraum stellte der StRH Wien einen Rückgang des Anteiles des öffentlichen Verkehrs am „Modal Split“ um acht Prozentpunkte fest.

Wie bereits im Bericht „WIENER LINIEN GmbH & Co KG und MA 5, Prüfung der Gebahrung hinsichtlich des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages, StRH IV - 38/20“ erwähnt, war gemäß des im Jahr 2015 publizierten Fachkonzeptes „Mobilität des Stadtentwicklungsplanes (STEP) 2025“ die Zielsetzung für den „Modal Split“ der Stadt Wien, dass bis zum Jahr 2025 von den Wienerinnen bzw. Wienern 80 % der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf 20 % zurückgehen sollte.

#### **Empfehlung:**

Der StRH Wien stellte fest, dass sich der Anteil der Wege der Wienerinnen bzw. Wiener mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad oder zu Fuß im Betrachtungszeitraum trotz der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ausschließlich aufgrund der Zunahme der Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß von 73 % auf 74 % verbessert hatte, und wiederholte seine Empfehlung an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Anstrengungen zur Verbesserung ihres Marktanteiles am „Modal Split“ zu unternehmen.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

## 3.2 Frage 13: „Wie finanzieren sich die Wiener Linien und welchen Anteil machen dabei von den Wiener Linien selbst erwirtschaftete Erträge (z.B. aus dem Ticketverkauf) aus?“

### 3.2.1 Finanzielle Entwicklung im Überblick

3.2.1.1 Wie bereits zuvor unter Punkt 3.1.1 ausgeführt, finanzierte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG ihre erbrachten Verkehrsleistungen aus Betriebseinnahmen bzw. Beförderungserlösen sowie Mitteln der öffentlichen Hand in Form von Zuschüssen für gemeinwirtschaftliche Leistungen und weiteren sonstigen betrieblichen Erträgen.

In der folgenden Tabelle 13 stellte der StRH Wien die Entwicklung der Beförderungserlöse sowie die selbst erwirtschafteten Erträge, als übrige Umsatzerlöse, im Betrachtungszeitraum dar:

Tabelle 13: Beförderungserlöse und übrige Umsatzerlöse in den Jahren 2017 bis 2022

	2017 in	2018 in	2019 in	2020 in	2021 in	2022 in	Veränderung von	
	Mio. EUR	2017 auf 2022						
							in Mio. EUR	in %
Beförderungserlöse	528,68	583,84	580,47	470,81	475,72	553,39	24,71	4,67
Übrige Umsatzerlöse	37,66	29,33	36,13	37,73	38,06	46,66	9,00	23,89
<b>Summe</b>	<b>566,34</b>	<b>613,17</b>	<b>616,60</b>	<b>508,54</b>	<b>513,78</b>	<b>600,04</b>	<b>33,71</b>	<b>5,95</b>

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Wie zuvor unter Punkt 3.1.1.1 erörtert wurde, war der deutliche Anstieg der Beförderungserlöse im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr auf eine Erhöhung von Tarifteilen, auf die Nachverrechnung der letzten vier Schuljahre des „Top-Jugendtickets“, auf einen erlösseitigen Einmaleffekt durch Auflösung einer Rückstellung im Zusammenhang mit der Einnahmenaufteilung im „VOR“ sowie auf Zuwächse bei den Jahreskarten im Jahr 2018 zurückzuführen. Durch den Wegfall dieses Einmaleffektes kam es im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr zu einem Rückgang der Beförderungserlöse. Im Jahr 2020 gingen die Beförderungserlöse aufgrund der COVID-19-Pandemie deutlich zurück, stiegen in den folgenden Jahren an, erreichten jedoch im Jahr 2022 das Niveau vor der COVID-19-Pandemie im Jahr 2019 nicht.

Die übrigen Umsatzerlöse setzten sich im Wesentlichen aus Erlösen aus Wartungsverträgen und Garantieleistungen, Mieterlösen sowie Erlösen aus Weiterverrechnungen an Dritte zusammen. Der Rückgang im Jahr 2018 war einerseits auf die über die Jahre schwankenden Weiterverrechnungen an Dritte (beispielsweise an Abteilungen des Magistrats der Stadt Wien) zurückzuführen. In den Jahren 2017 sowie 2022 wurden gegenüber dem Jahresverlauf vermehrt Leistungen weiterverrechnet. Darüber hinaus verursachte im Jahr 2018 eine erlöskürzende Rückzahlung im Zusammenhang mit der Umsetzung einer Empfehlung des Rechnungshofes Österreich in seinem Bericht aus dem Jahr 2017 „U-Bahn in Wien - Ausbaupakete“ zur Rückerstattung von Baukostenbeiträgen zum U-Bahn-Ausbau einen Rückgang. Des Weiteren führten gestiegene Mieterlöse zu einer Erhöhung der übrigen Umsatzerlöse im Jahr 2022. In diesem Zusammenhang stellte der StRH Wien eine heterodoxe Buchungspraxis bei der Darstellung der Erlöse in Form von „Erlöskürzungen“ fest.

#### **Empfehlung:**

Zwar hatten die Jahresabschlüsse der Gesellschaft uneingeschränkte Bestätigungsvermerke durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaften erhalten, der StRH Wien empfahl dennoch, die genannte Buchungspraxis noch einmal im Sinn des Gebots der Einhaltung des Bruttoprinzips zu überdenken.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

3.2.1.2 In der folgenden Tabelle 14 wurde zur weiteren Behandlung der Frage der Finanzierung die Entwicklung der von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG verwendeten Zuschüsse der öffentlichen Hand (Stadt Wien und Bund) zur Abgeltung der Verkehrsdienstleistungen und der Anschaffung von Verkehrsinfrastruktur im Betrachtungszeitraum der Jahre 2017 bis 2022 dargestellt:

**Tabelle 14: Verwendete Zuschüsse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG in den Jahren 2017 bis 2022**

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung von 2017 auf 2022	
	in Mio. EUR	in %						
Finanzieller Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen	293,19	311,34	320,22	415,49	441,28	435,63	142,44	48,58
Investitionskostenzuschuss Stadt Wien	142,91	137,34*)	122,79	103,15	111,69	133,88	-9,04	-6,32
davon für Investitionen	80,54	102,69	99,49	70,25	68,46	105,06	24,52	30,44
davon finanzieller Ausgleich für Erneuerungsprojekte	62,37	34,65*)	23,30	32,90	43,24	28,82	-33,55	-53,80
Zuschuss U-Bahn-Neubau Anteil Wien	56,85	58,68	45,41	35,89	98,93	131,31	74,46	130,96
Zuschuss U-Bahn-Neubau Anteil Bund	56,85	58,68	45,41	35,89	98,93	131,31	74,46	130,96
Sonstige Förderungen Wien (Sonderfinanzierung)	20,07	26,17*)	38,88	16,85	8,06	19,96	-0,10	-0,51
davon für Investitionen	13,97	14,27	19,08	16,42	6,17	19,96	5,99	42,88
Periodenverschiebungen	-	8,52*)	22,59	38,27	57,11	62,70	62,70	-
<b>Summe</b>	<b>569,87</b>	<b>600,73</b>	<b>595,30</b>	<b>645,54</b>	<b>816,02</b>	<b>914,79</b>	<b>344,92</b>	<b>60,53</b>

\*) Im Vergleich zum Vorbericht des StRH Wien „WIENER LINIEN GmbH & Co KG und MA 5, Prüfung der Gebarung hinsichtlich des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages, StRH IV - 38/20“ wurde im gegenständlichen Bericht von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG für das Jahr 2018 eine Änderung der Zuordnung der Verwendung einzelner Mittel vorgenommen

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Beim finanziellen Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen handelte es sich um Mittel der Stadt Wien zur Abgeltung des Betriebsabganges auf Grundlage des ÖPNV-Vertrages. Dieser enthielt auch den jährlichen Zuschuss zu den „Hochschülerkarten“, welcher in den Jahresabschlüssen bis zum Jahr 2022 unter Beförderungserlösen sowie in den Jahren 2017 und 2018 unter Sonderfinanzierungen verbucht wurde. Der Investitionskostenzuschuss der Stadt Wien war ebenfalls im ÖPNV-Vertrag geregelt und stellte eine Kapitalzufuhr für die Anschaffung und Herstellung von Gegenständen des Anlagevermögens mit Ausnahme der U-Bahn-Neubauprojekte und der damit verbundenen Fahrbetriebsmittel mit Bundesbeitrag dar.

In den Mitteln für Investitionskostenzuschüsse war auch der finanzielle Ausgleich für Erneuerungsprojekte budgetiert. Die Darstellung der Erneuerungsprojekte erfolgte in der Gewinn- und Verlustrechnung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Die Kapitalzufuhr zur Finanzierung der diesbezüglichen Aufwendungen neutralisierte somit die Auswirkung in der Gewinn- und Verlustrechnung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Die anteiligen Zuschüsse des Bundes und der Stadt Wien dienten der Finanzierung der Anschaffung bzw. Herstellung von Investitionen im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Neubau.

Sonstige Förderungen (Sonderfinanzierungen) der Stadt Wien stellten sowohl Mittel zur Kapitalzufuhr als auch zum finanziellen Ausgleich dar, welche im Rahmen der laufenden ÖPNV-Vertragsverhandlungen mitberücksichtigt und ebenfalls in der Festlegung festgeschrieben wurden. Sie stellten jenen Teil des ÖPNV-Vertrages dar, welcher über die laufenden Zuschussbeträge und die diesbezüglich vertraglich definierten Richtwerte hinausging (z.B. bei Linienenerweiterungen) und enthielten auch die Verwendung von Mitteln, die vor dem Jahr 2017 zur Verfügung gestellt worden waren.

Bei der Position „Periodenverschiebung Investitionskostenzuschüsse“ handelte es sich um von der Stadt Wien geleistete und verwendete Zuschüsse für Investitionen oder Erneuerungen, welche sich in Vorperioden verzögert hatten und bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG verbleiben durften.

Im Betrachtungszeitraum waren die geleisteten und nicht rückzuzahlenden Zuschüsse mit Ausnahme des Jahres 2019 stetig angestiegen.

Darüber hinaus hatte die öffentliche Hand (Stadt Wien und Bund) Zuschüsse geleistet, welche von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG nicht verwendet wurden und daher zurückzahlen waren. Die Stadt Wien veranlasste seit dem Jahr 2019 diese Rückzahlungen. In der folgenden Tabelle 15 wurde die Entwicklung dieser rückgezahlten Zuschüsse dargestellt:

Tabelle 15: Rückzahlungen von nicht verwendeten Zuschüssen an die Stadt Wien (in Mio. EUR)

	2019	2020	2021	2022
Finanzieller Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der Stadt Wien	-39,29	-	-11,72	-10,15
Investitionskostenzuschuss der Stadt Wien für Investitionen	-2,58	-	-6,77	-0,85
Zuschuss U-Bahn-Neubau Anteil der Stadt Wien und Dienstgeberabgabe	-16,44	-	-82,83	-16,17
Zuschuss U-Bahn-Neubau Anteil des Bundes	-16,44	-10,79	-21,55	-16,17
Sonstige Förderungen der Stadt Wien (Sonderfinanzierung) für Investitionen	-2,72	-	-	-
Periodenverschiebungen des Investitionskostenzuschusses der Stadt Wien	-	-	-14,30	-3,01
davon für Investitionen	-	-	-10,76	-2,51
davon finanzieller Ausgleich für Erneuerungsprojekte	-	-	-3,54	-0,49
<b>Summe</b>	<b>-77,47</b>	<b>-10,79</b>	<b>-137,17</b>	<b>-46,34</b>

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

### Empfehlung:

Der StRH Wien stellte im Zuge der Analyse der Finanzierung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG fest, dass in den Jahresabschlüssen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG keine umfassende, transparente Information bzw. Übersicht über von der öffentlichen Hand erhaltene Mittel vorlag, und empfahl daher, dies in den künftigen Jahresabschlüssen darzustellen.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

### 3.2.2 Anteil der Beförderungserlöse und übrigen Umsatzerlöse an der Gesamtfinanzierung

Tabelle 16: Anteil der Beförderungserlöse und übrigen Umsatzerlöse an der Gesamtfinanzierung

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Gesamtfinanzierung (in Mio. EUR)	1.136,21	1.213,90	1.211,89	1.154,08	1.329,80	1.514,84
davon Beförderungserlöse und übrige Umsatzerlöse (in Mio. EUR)	566,34	613,17	616,60	508,54	513,78	600,04
Anteil selbsterwirtschafteter Erlöse (in %)	49,84	50,51	50,88	44,06	38,64	39,61

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Der im Betrachtungszeitraum gestiegene Gesamtfinanzierungsbedarf wurde insbesondere von gestiegenen Kosten des Betriebes und einer erhöhten Investitionstätigkeit (insbesondere im U-Bahn-Neubau) verursacht. Die schwankenden, insgesamt aber gestiegenen Umsatzerlöse waren im Bereich der Beförderungserlöse auf die u.a. von der COVID-19-Pandemie verursachten, rückläufigen bzw. stagnierenden Fahrgastzahlen sowie im geringen Ausmaß auf die Erhöhung von Tarifteilen und leichte Anstiege im Bereich der übrigen Erlöse zurückzuführen. Daraus resultierte in weiterer Folge ein rückläufiger Anteil selbsterwirtschafteter Erlöse.

### 3.3 Frage 14: „Gab bzw. gibt es Finanzflüsse zwischen den Wiener Linien und anderen Konzerntöchtern der Wiener Stadtwerke GmbH?“

Im Betrachtungszeitraum der Jahre 2017 bis 2022 gab es folgende jährliche Finanzflüsse zwischen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und den Gesellschaften des WIENER STADTWERKE-Konzerns.

### 3.3.1 Finanzflüsse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit Konzerngesellschaften exkl. WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH

Tabelle 17: Finanzflüsse zwischen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und den WIENER STADTWERKE-Konzerngesellschaften exkl. der WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH (in Mio. EUR)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Summe Zufluss Leistungsverrechnung Konzerngesellschaften	12,87	7,66	6,79	6,63	7,61	7,44
Summe Abfluss Leistungsverrechnung Konzerngesellschaften	-103,58	-98,88	-127,61	-124,23	-132,69	-170,24
<b>Summe Saldo Leistungsverrechnung Konzerngesellschaften</b>	<b>-90,71</b>	<b>-91,22</b>	<b>-120,82</b>	<b>-117,60</b>	<b>-125,09</b>	<b>-162,79</b>

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Die in der Tabelle dargestellten Finanzflüsse zwischen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und dem WIENER STADTWERKE-Konzern exkl. der WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH resultierten gemäß den Angaben der WIENER LINIEN GmbH & Co KG aus Leistungsbeziehungen. Diesbezüglich erhielt die WIENER LINIEN GmbH & Co KG Einzahlungen für Ausgangsrechnungen und führten Auszahlungen für Eingangsrechnungen durch. Bei den Leistungen handelte es sich beispielsweise um Mieten, Betriebskosten, Erhaltungsbeiträge, Dienstleistungen u.a. aufgrund des Konzerndienstleistungsvertrages, EDV-Leistungen, Benutzungsgebühren, Material- und Ergebnisabführungen, Personalbestellungen, Auftragsfahrten, Benützung des Lichtwellenleiternetzes, Verrechnung von Kabelnetzverlegungen und Kabelnetzernerneuerungen, Störungsbehebungen sowie Dienstleistungen für Traktionsstromanlagen, Netzentgelte und den Bezug von Energie.

Der Rückgang des Zuflusses aufgrund der Leistungsverrechnung an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Jahr 2018 um rd. 5,21 Mio. EUR resultierte aus hohen Einzahlungen im vorangegangenen Jahr 2017 aufgrund von Stornorechnungen für Bahnstrom im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten über die Zählpunktsaldierung. Die Zunahme des Abflusses im Jahr 2019 um rd. 28,74 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr wurde mit einem Anstieg der Zahlungen von Rechnungen für Kabelnetzarbeiten für den U2/U5-Ausbau, für Bahnstrom aufgrund der Preisentwicklung des Strommarktes und für EDV-Services begründet. Der Anstieg des Abflusses im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rd. 37,54



Mio. EUR wurde von höheren Zahlungen für Bahnstrom, EDV-Services und diversen Projekten verursacht.

### 3.3.2 Finanzflüsse mit der WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH

Tabelle 18: Finanzflüsse mit der WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH (in Mio. EUR)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Zufluss Cash Pooling	1.119,68	1.158,34	1.530,99	1.171,45	1.307,96	1.423,46
Abfluss Cash Pooling	-1.078,73	-1.182,11	-1.507,25	-1.154,07	-1.347,35	-1.457,44
Abfluss aufgrund Leistungsentgelt Cash Pooling	-0,03	-0,02	-0,03	-0,02	-0,03	-0,03
<b>Saldo WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH</b>	<b>40,92</b>	<b>-23,80</b>	<b>23,72</b>	<b>17,37</b>	<b>-39,41</b>	<b>-34,00</b>

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Einen Sonderfall stellten die in der Tabelle dargestellten Finanzflüsse mit der WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH dar, mit welcher - mit Ausnahme des zu entrichtenden Leistungsentgelts Cash Pooling - keine der oben genannten Leistungsverrechnungsbeziehung bestand. Die WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH fungierte im Rahmen eines Cash Poolings im Konzern der WIENER STADTWERKE als Pool-Führerin und hatte mit Überweisungen zwischen den Konzerngesellschaften durch einen zentralen Liquiditätsausgleich die Bank- und Zinskonditionen der Cash Pool-Partnerinnen zu optimieren. Die diesbezüglich vorliegenden Finanzflüsse mit der WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH entsprachen den Bewegungen des Bankkontos (Tagessaldo) der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, welche eine der Cash Pool-Partnerinnen war. Die Finanzströme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wurden sehr stark durch die Zuschüsse der Stadt Wien beeinflusst. Der diesbezügliche Geldzufluss auf das Bankkonto der WIENER LINIEN GmbH & Co KG führte in weiterer Folge zu einer Überweisung auf das Cash Pool-Konto und wurde dadurch zu einem Mittelabfluss, der eine Forderung in der Bilanz der WIENER LINIEN GmbH & Co KG bewirkte.

Seit dem Jahr 2017 wurden im Rahmen des neuen ÖPNV-Vertrages für alle bezuschussten Teilbereiche (Betriebskosten, Investitionskosten und U-Bahn-Neubau) die Quartalsraten im Vorhinein überwiesen, am Ende des Jahres abgerechnet und die nicht verwendeten Gelder verblieben einerseits für Folgejahre (Periodenverschiebungen bei Investitionen,

Sonderfinanzierungen) im Unternehmen und gelangten andererseits zur Rückzahlung an die Stadt Wien. Dies führte im Jahr 2018 in Summe zum Abfluss von rd. 23,77 Mio. EUR an die WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH.

Da die WIENER LINIEN GmbH & Co KG sehr umfangreiche Bauvorhaben ausführt, schwankt dieser je nach Fortschritt der Projekte und auch je nach Rechnungslegung der beauftragten Firmen. Dies führte in den Jahren 2021 und 2022 insbesondere aufgrund eingelangter, aber noch nicht bezahlter Rechnungen zu einer Erhöhung des Bestandes an Lieferverbindlichkeiten und somit zu einem Anstieg des Zahlungsmittelbestandes und in weiterer Folge zu einem Mittelabfluss von in Summe rd. 73,41 Mio. EUR.

### 3.3.3 Beurteilung durch den StRH Wien

Zusammenfassend war festzuhalten, dass es im Bereich der Leistungsbeziehungen im Betrachtungszeitraum der Jahre 2017 bis 2022 jährlich zu Abflüssen zu den Konzerngesellschaften des WIENER STADTWERKE-Konzerns kam. Die Steigerung der Abflüsse ab dem Jahr 2019 und im Jahr 2022 wurde mit einem Anstieg der Leistungsverrechnungen nachvollziehbar begründet.

Die in den Jahren 2018, 2021 und 2022 stattgefundenen Mittelabflüsse im Rahmen des Cash Poolings entsprachen dem Wesen eines Cash Poolings. Insbesondere diese Mittelabflüsse im Rahmen des Cash Poolings standen mit den Beantwortungen der nachfolgenden Fragen 15 und 16 im Einklang und waren daher ebenfalls als plausibel zu erachten.

## 3.4 Frage 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?“*

### 3.4.1 Darstellung des Standes des Guthabens bzw. der Verbindlichkeiten

Der Stand des Guthabens der WIENER LINIEN GmbH & Co KG gegenüber dem Cash Pool des WIENER STADTWERKE-Konzernverbundes war in den Jahresabschlüssen zum 31. Dezember unter der Position „Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen“ neben weiteren „Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen“ ausgewiesen. Verbindlichkeiten gegenüber dem Cash Pool existierten zu diesen Stichtagen nicht.

In der nachfolgenden Tabelle 19 wurde der Stand des Guthabens der WIENER LINIEN GmbH & Co KG gegenüber dem Cash Pool des WIENER STADTWERKE-Konzernverbundes zum 31. Dezember der Jahre 2020 bis 2022 dargestellt. Der Stand zum 31. Dezember 2020 entsprach dem Stand zum 1. Jänner 2021:

**Tabelle 19: Stand der Guthaben bzw. der Verbindlichkeiten gegenüber dem Cash Pool des WIENER STADTWERKE-Konzernverbundes per 31. Dezember (in Mio. EUR)**

	2020	2021	2022
Guthaben	250,11	289,47	323,67
Veränderung zum Vorjahr	-	39,36	34,19

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Der Anstieg des Guthabens im Zeitraum vom 1. Jänner 2021 bis 31. Dezember 2022 um rd. 73,56 Mio. EUR wurde von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit dem zuvor bereits erwähnten Anstieg des Zahlungsmittelbestandes insbesondere aufgrund einer Erhöhung der Lieferverbindlichkeiten und einem in weiterer Folge daraus resultierenden Mittelabflusses an den Cash Pool begründet. Die Differenz zu dem unter Punkt 3.3.2 erwähnten Zahlungsmittelabfluss in der Höhe von rd. 73,41 Mio. EUR resultierte aus Abgrenzungsbuchungen im Zusammenhang mit Zinserträgen, die den Forderungsbestand geringfügig veränderten, jedoch zu keinen Zu- oder Abflüssen führten.

### 3.4.2 Beurteilung durch den StRH Wien

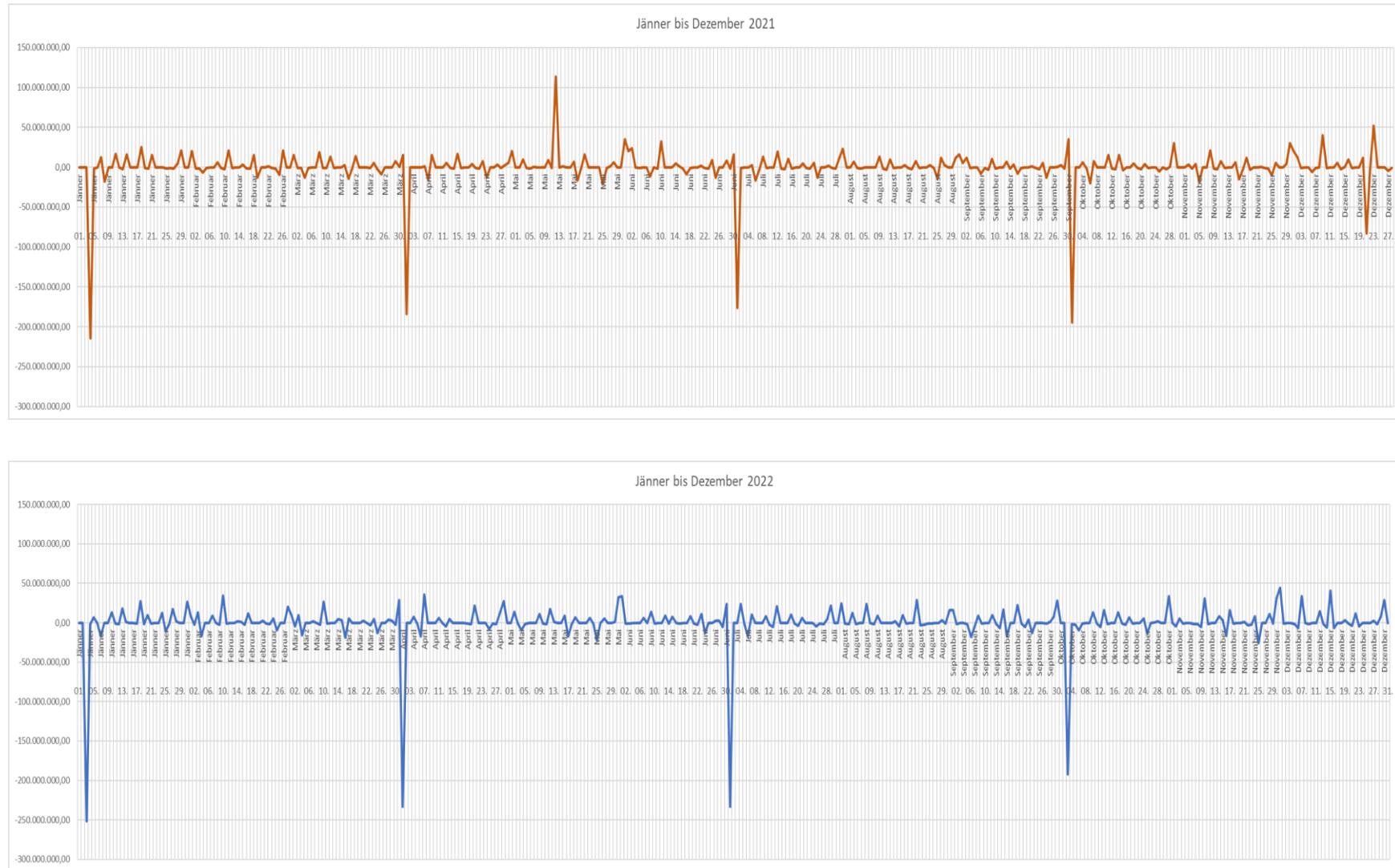
Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG hat dem StRH Wien die vorliegenden Guthabenstände mittels Auszuges der Sachkonten der entsprechenden Forderungssumme zu den zuvor genannten Stichtagen belegt. Darüber hinaus wurde im Rahmen von analytischen Prüfungsschritten ein Abgleich der vorliegenden Daten mit der Überleitung in die Cashflowrechnung durchgeführt und somit plausibilisiert.

### **3.5 Frage 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?“**

#### **3.5.1 Täglicher Verlauf der Tranchen**

Wie zuvor erläutert, entsprachen die Finanzflüsse mit der WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH den täglichen Bewegungen des Bankkontos (Tagessaldo) der WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Der StRH Wien stellte den Verlauf dieser täglichen Zu- und Abflüsse zwischen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und dem Cash Pool in den Jahren 2021 und 2022 in folgender Grafik dar, wobei Zuflüsse die Überweisungen von liquiden Mitteln aus dem Cash Pool an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG bezeichneten.

Abbildung 1: Verlauf der täglichen Zu- und Abflüsse von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und dem Cash Pool in den Jahren 2021 und 2022



Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: STRH Wien

Wie ersichtlich, bestand im Zeitraum der Jahre 2021 und 2022 bei den täglichen Zu- und Abflüssen eine Schwankungsbreite zwischen einem maximalen Abfluss am 3. Jänner 2022 in der Höhe von rd. 251,77 Mio. EUR aufgrund von nicht sofort verwendeten Zahlungen der Stadt Wien und einem maximalen Zufluss am 12. Mai 2021 in der Höhe von rd. 113,81 Mio. EUR, welcher durch einen Abruf der Stadt Wien von nicht verwendeten Zuschüssen verursacht wurde. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass die Schwankungen innerhalb eines Jahres in den Jahren 2021 und 2022 einen sehr ähnlichen Verlauf aufwiesen.

### 3.5.2 Monatlich zusammengefasster Verlauf der Tranchen

In der folgenden Tabelle 20 stellte der StRH Wien die monatlich zusammengefassten Tagestranchen der Zu- und Abflüsse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG vom bzw. zum Cash Pool des WIENER STADTWERKE-Konzerns in den Jahren 2021 und 2022 dar:

Tabelle 20: Monatliche Zu- und Abflüsse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG vom bzw. zum Cash Pool des WIENER STADTWERKE-Konzerns (in Mio. EUR)

Monat	2021	2022
Jänner	-132,58	-155,48
Februar	45,92	69,56
März	44,74	38,48
April	-138,48	-156,82
Mai	155,54	46,19
Juni	74,40	91,11
Juli	-127,94	-167,83
August	56,12	108,37
September	39,94	38,79
Oktober	-153,03	-142,96
November	35,27	48,78
Dezember	60,75	147,60
<b>Summe</b>	<b>-39,36</b>	<b>-34,19</b>

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG begründete den grundsätzlichen Verlauf der monatlichen Zu- und Abflüsse mit den quartalsweisen Überweisungen der Zuschüsse durch die Stadt Wien am Anfang jedes Quartals, die in weiterer Folge zum Abfluss an die WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH führten. In den Folgemonaten war dann die Verwendung dieser Vorauszahlungen der Auslöser für die Zuflüsse vom Cash Pool des WIENER STADTWERKE-Konzerns. Die unterschiedlichen Höhen der Tranchen in den Jahren 2021 und 2022 waren insbesondere durch Rechnungen im Zusammenhang mit dem U2/U5-Ausbau und im Zusammenhang mit der Anschaffung von Fahrzeugen begründet. Darüber hinaus waren im Zusammenhang mit den Gehaltsauszahlungen und Pensionszahlungen zweimal im Jahr, Ende Mai und Ende November, Sonderzahlungen auszuführen. Weiters lagen unterschiedliche Zahlungsflüsse im Zusammenhang mit den Einnahmen aus Beförderungserlösen (Einnahmenaufteilung „VOR“, Verkauf „Hochschülerkarten“ und „Jugendtickets“ bzw. „Top-Jugendtickets“ sowie Abrechnung „KlimaTicket Österreich“) durch die Laufzeiten der Tickets und durch Ausgleichszahlungen (Jahresabrechnungen und „Schülerfreifahrt“) vor.

Die hohen Zuflüsse im Mai 2021 im Vergleich zum Folgejahr waren durch den zuvor erwähnten Abruf der Stadt Wien von nicht verwendeten Zuschüssen und in den Monaten Juni und August 2022 im Vergleich zum Vorjahr insbesondere durch Bezahlung hoher Rechnungen begründet. Die hohen Abflüsse im Monat Oktober 2021 im Vergleich zum Folgejahr entstanden durch höhere Einnahmen aus Jahreskartenverkäufen. Der Anstieg der Abflüsse in den Monaten Jänner, April und Juni 2022 im Vergleich zum Vorjahr war durch höhere Quartalsraten der Stadt Wien ermöglicht worden.

### 3.5.3 Beurteilung durch den StRH Wien

Der StRH Wien stellte fest, dass die Schwankungen der Tages- und Monatstranchen der Zu- und Abflüsse im jährlichen Vergleich grundsätzlich einen regelmäßig wiederkehrenden Verlauf aufwiesen. Unter den vorliegenden Rahmenbedingungen insbesondere hinsichtlich der quartalsweisen Überweisungen der Zuschüsse durch die Stadt Wien am Anfang jedes Quartals erachtete der StRH Wien die Bewegungen der Zahlungen zwischen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und dem Cash Pool des WIENER STADTWERKE-Konzerns als plausibel und nachvollziehbar.

### **3.6 Frage 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?“**

#### **3.6.1 Vorbericht und Allgemeines zur Cash Pool-Leaderin**

Einleitend verwies der StRH Wien auf seinen veröffentlichten Bericht „Außenfinanzierung der WIEN ENERGIE GmbH, Prüfungsersuchen gemäß § 73e Abs. 1 WStV vom 22. Dezember 2022, StRH IV - 15329-2023“, in dem er u.a. die Implementierung, den Aufbau, die Funktionsweise und die gesellschaftsrechtlich notwendigen sowie die tatsächlichen vertraglichen Gestaltungen zum Cash Pool des WIENER STADTWERKE-Konzerns darstellte. Wie weiters darin festgehalten, wurde die WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH als Cash Pool-Leader-Gesellschaft gegründet, deren Tätigkeiten als konzerninterne Cash Pooling-Gesellschaft, die Planung der konzerninternen Liquiditätsströme sowie die Optimierung des Zinsergebnisses und der Bankkonditionen umfasste.

Bei der WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH handelte es sich im Betrachtungszeitraum um eine Kleinstkapitalgesellschaft im Sinn des § 221 UGB. Als solche unterlag sie nicht der Prüfungspflicht durch eine Abschlussprüfungsgesellschaft, dennoch wurde sie entsprechend der Konzernvorgabe des WIENER STADTWERKE-Konzerns jährlich einer freiwilligen Abschlussprüfung unterzogen. Die im Betrachtungszeitraum ausgestellten diesbezüglichen Bestätigungsvermerke enthielten uneingeschränkte Prüfungsurteile.

Als Cash Pool-Leaderin bilanzierte die WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH die im Zuge des Cash Poolings von den Konzernunternehmen erhaltenen liquiden Mittel als Verbindlichkeit gegenüber verbundenen Unternehmen und bei Beteiligungsunternehmen in den sonstigen Verbindlichkeiten. Jene liquiden Mittel, die sie an Konzernunternehmen weitergab, wurden als Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen und bei Beteiligungsunternehmen in den sonstigen Forderungen in ihren Geschäftsbüchern ausgewiesen. Wurden nicht alle von den Konzernunternehmen erhaltenen liquiden Mittel an (andere) Konzernunternehmen weitergegeben, waren diese liquiden Mittel als Guthaben bei Kreditinstituten bei der Cash Pool-Leader-Gesellschaft vorhanden und dementsprechend in den Geschäftsbüchern zu erfassen und auszuweisen. Reichten die von den Konzernunternehmen erhaltenen liquiden Mittel jedoch nicht aus, den Liquiditätsbedarf von (anderen) Konzernunternehmen zu decken, musste die Cash Pool-Leader-Gesellschaft

finanzielle Mittel am Kapitalmarkt bzw. bei Kreditinstituten aufnehmen, die in ihren Geschäftsbüchern als Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zu erfassen und auszuweisen waren. Weiters waren u.a. sowohl die an die Konzernunternehmen weiterverrechneten Zinsgutschriften und Zinsbelastungen als auch die Zinsgutschriften und Zinsbelastungen der Kreditinstitute und etwaige Managementfees in den Geschäftsbüchern der Cash Pool-Leader-Gesellschaft zu erfassen und auszuweisen.

### 3.6.2 Gesamtvolumen des Cash Pools zu den Bilanzstichtagen

Wie bereits erwähnt, bildete sich die finanzielle Gesamtsituation des Cash Pools des WIENER STADTWERKE-Konzerns in den Geschäftsbüchern der Cash Pool-Leader-Gesellschaft, der WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH, ab. Zur Darstellung des Gesamtvolumens des Cash Pools bezog sich der StRH Wien daher auf die geprüften Jahresabschlüsse der Cash Pool-Leader-Gesellschaft, welche dieses Gesamtvolumen zu den Bilanzstichtagen wie folgt abbildeten:

Tabelle 21: Bilanzen der WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH (in Mio. EUR)

	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
<b>AKTIVA</b>			
<b>A. UMLAUFVERMÖGEN</b>			
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,01	0,02	0,02
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	72,53	600,92	92,06
Sonstige Forderungen	0,03	0,02	454,89
Guthaben bei Kreditinstituten	403,02	261,87	950,22
<b>Summe AKTIVA</b>	<b>475,59</b>	<b>862,83</b>	<b>1.497,19</b>
<b>PASSIVA</b>			
<b>A. EIGENKAPITAL</b>			
	0,10	0,05	0,05
<b>B. VERBINDLICHKEITEN</b>			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-	300,02	470,00

	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0,01	0,04	0,04
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	356,72	501,01	1.024,00
Sonstige Verbindlichkeiten	118,76	61,71	3,10
<b>Summe PASSIVA</b>	<b>475,59</b>	<b>862,83</b>	<b>1.497,19</b>

Quelle: Jahresabschlüsse der WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH, Darstellung: StRH Wien

Wie bereits erwähnt, beinhalteten die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen im Wesentlichen Forderungen aus dem Cash Pooling. Die sonstigen Forderungen zum 31. Dezember 2022 bildeten im Wesentlichen Forderungen aus dem Cash Pooling gegenüber dem Konzernbeteiligungsunternehmen WIEN ENERGIE Vertrieb GmbH & Co KG ab. Die überschüssigen liquiden Mittel, welche als Guthaben bei Kreditinstituten ausgewiesen waren, konnten von der Cash Pool-Leader-Gesellschaft auch kurzfristig veranlagt werden.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betrafen vor allem Verbindlichkeiten aus dem Cash Pooling. Die sonstigen Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2020 und zum 31. Dezember 2021 bestanden im Wesentlichen aus Verbindlichkeiten gegenüber dem Konzernbeteiligungsunternehmen WIEN ENERGIE Vertrieb GmbH & Co KG. Die sonstigen Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2022 betrafen vor allem Abgrenzungen von Zinsen.

Wie der oben erwähnte Bericht des StRH Wien aufzeigte, nahm die WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH zur Finanzmittelaufstockung des Cash Pools in den vergangenen Jahren diverse Barvorlagen bei Kreditinstituten auf, wobei einige davon zu den Bilanzstichtagen 31. Dezember 2021 und 31. Dezember 2022 noch nicht rückgeführt und damit als Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten auszuweisen waren.

### 3.6.3 Geschäftsbereiche im Cash Pooling

Hinsichtlich der Forderungen und Verbindlichkeiten der einzelnen teilnehmenden Unternehmen war vom StRH Wien zunächst festzuhalten, dass die von der WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH erstellten Cash Pooling-Monatsreports, welche auch an die teilnehmenden Konzernunternehmen gerichtet waren, die Cash Pool-Verrechnungskonten der teilnehmenden Konzernunternehmen nach definierten Geschäftsbereichen gliederte. Der Geschäftsbereich Konzernleitung umfasste dabei im Wesentlichen die

WIENER STADTWERKE GmbH als Konzernmutter und Konzernholding, die WIENER STADTWERKE Vermögensverwaltung GmbH, die WIENER STADTWERKE Planvermögen GmbH, die WienIT GmbH und die WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH als Cash Pool-Leader-Gesellschaft, der Geschäftsbereich Netze im Wesentlichen jener der WIENER NETZE GmbH und der Wiener Erdgasspeicher GmbH.

Der Geschäftsbereich Energie war gemessen an der Anzahl der teilnehmenden Konzernunternehmen am größten und umfasste im Wesentlichen die Gesellschaften WIEN ENERGIE GmbH, WIEN ENERGIE Vertrieb GmbH & Co KG, HC immOH! Infrastruktur Services GmbH bzw. deren Vorgängergesellschaft, immOH! Energie und Gebäudemanagement GmbH bzw. deren Vorgängergesellschaft, WIEN ENERGIE Bundesforste Biomasse Kraftwerk GmbH und WIEN ENERGIE Bundesforste Biomasse Kraftwerk GmbH & Co KG, TownTown Infra GmbH, WSTW TownTown GmbH & Co Residenz KG, WIEN ENERGIE TownTown GmbH & Co Energy Tower KG und WIEN ENERGIE TownTown GmbH.

Der Geschäftsbereich Wiener Linien betraf die WIENER LINIEN GmbH & Co KG, die WIENER LINIEN GmbH, die WIENER LINIEN Direktionsgebäude GmbH, die WIENER LINIEN Verkehrsprojekte GmbH und die Upstream - next level mobility GmbH. Der Geschäftsbereich Lokalbahnen umfasste die WIENER LOKALBAHNEN GmbH, die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH und die Wiener Lokalbahnen Verkehrsdienste GmbH.

Der Geschäftsbereich Bestattung & Friedhöfe umfasste zum 31. Dezember 2022 die B&F Wien - Bestattung und Friedhöfe GmbH, die BESTATTUNG WIEN GmbH, FRIEDHÖFE WIEN GmbH, die Tierfriedhof Wien GmbH, die BFW Gebäudeerrichtungs- und Vermietungs GmbH und die BFW Gebäudeerrichtungs- und Vermietungs GmbH & Co KG.

Die WIPARK Garagen GmbH bildete als einziges Konzernunternehmen den Geschäftsbereich Garagen.

### **3.6.4 Konzerninterne Forderungen und Verbindlichkeiten**

Die WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH wies zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2020 Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen in der Höhe von insgesamt rd. 72,53 Mio. EUR aus, welche im Wesentlichen die WIPARK Garagen GmbH und den Geschäftsbereich Lokalbahnen betraf.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2020 betragen rd. 356,72 Mio. EUR und betrafen im Wesentlichen den Geschäftsbereich Konzernleitung mit rd. 30,75 Mio. EUR, den Geschäftsbereich Netze mit rd. 18,13 Mio. EUR, den Geschäftsbereich Energie mit rd. 22,96 Mio. EUR (ausgenommen die WIEN ENERGIE Vertrieb GmbH & Co KG) und den Geschäftsbereich Wiener Linien mit rd. 250,08 Mio. EUR sowie den Geschäftsbereich Bestattung & Friedhöfe mit rd. 34,66 Mio. EUR. Die sonstigen Verbindlichkeiten in der Höhe von rd. 118,76 Mio. EUR betrafen - wie bereits erwähnt - die WIEN ENERGIE Vertrieb GmbH & Co KG.

Die WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH wies zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2021 Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen in der Höhe von insgesamt rd. 600,92 Mio. EUR aus. Dabei betragen die Forderungen gegenüber der WIEN ENERGIE GmbH rd. 507,72 Mio. EUR. Die restlichen Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen betrafen die WIPARK Garagen GmbH, wobei diese Forderung knapp rund die Hälfte dieses Restbetrages betrug, die WIENER NETZE GmbH und einzelne Gesellschaften der Geschäftsbereiche Bestattung & Friedhöfe, Konzernleitung und Lokalbahnen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zum 31. Dezember 2021 in der Gesamthöhe von rd. 501,01 Mio. EUR betrafen im Wesentlichen den Geschäftsbereich Konzernleitung mit rd. 133,46 Mio. EUR, den Geschäftsbereich Wiener Linien mit rd. 296,49 Mio. EUR, einzelne Gesellschaften des Geschäftsbereiches Lokalbahnen sowie einzelne Gesellschaften der Konzernbereiche Bestattung & Friedhöfe und Energie. Die sonstigen Verbindlichkeiten umfassten - wie bereits erwähnt - im Wesentlichen das Beteiligungsunternehmen WIEN ENERGIE Vertrieb GmbH & Co KG.

Die WIENER STADTWERKE Finanzierungs-Services GmbH wies zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen in der Gesamthöhe von rd. 92,05 Mio. EUR aus. Dabei entfiel ein Forderungsbetrag in der Höhe von rd. 27,85 Mio. EUR auf die WIENER NETZE GmbH, ein Betrag in der Höhe von rd. 22,48 Mio. EUR auf die WIPARK Garagen GmbH sowie ein Betrag von rd. 10,15 Mio. EUR auf die WienIT GmbH. Der restliche Betrag betraf im Wesentlichen einzelne Gesellschaften des Geschäftsbereiches Lokalbahnen und die Gesellschaften des Geschäftsbereiches Bestattung & Friedhöfe. Die sonstigen Forderungen in der Höhe von rd. 454,89 Mio. EUR betrafen - wie bereits erwähnt - jene gegenüber dem Beteiligungsunternehmen WIEN ENERGIE Vertrieb GmbH & Co KG.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zum 31. Dezember 2022 in der Gesamthöhe von rd. 1.024 Mio. EUR setzten sich im Wesentlichen aus Verbindlichkeiten gegenüber dem Geschäftsbereich Konzernleitung in der Höhe von rd. 202,06 Mio. EUR (davon Konzernmutter WIENER STADTWERKE GmbH rd. 188,53 Mio. EUR), aus Verbindlichkeiten gegenüber einzelnen Gesellschaften des Konzernbereiches Netze in einer Gesamthöhe von rd. 5,51 Mio. EUR, aus Verbindlichkeiten gegenüber dem Konzernbereich Energie in der Höhe von 437,34 Mio. EUR (davon WIEN ENERGIE GmbH rd. 427,24 Mio. EUR), aus Verbindlichkeiten gegenüber dem Geschäftsbereich Wiener Linien in einer Höhe von rd. 333,28 Mio. EUR sowie einzelner Gesellschaften der Geschäftsbereiche Netze, Lokalbahnen und Bestattung & Friedhöfe zusammen.

### 3.6.5 Beurteilung durch den StRH Wien

Zusammenfassend hielt der StRH Wien fest, dass es sich bei den oben genannten Werten ausschließlich um stichtagsbezogene Beträge, nämlich zu den jeweiligen Bilanzstichtagen, handelte. Sinn und Zweck des konzerninternen Cash Poolings war die laufende, d.h. tägliche Planung und Steuerung der Ströme der konzerninternen liquiden Finanzmittel. Wie auch im oben genannten Bericht zur Außenfinanzierung der WIEN ENERGIE GmbH aufgezeigt, schwankten auch die von dieser Gesellschaft überschüssigen, d.h. dem Cash Pool zugeführten, Finanzmittel und die benötigten Finanzmittel, d.h. die dem Cash Pool entnommenen Finanzmittel, im Zeitablauf der Jahre 2021 und 2022 sehr stark.

## 3.7 Frage 18: „Wird der Finanzierungsvertrag (sog. ÖPNV-Vertrag) zwischen der Stadt Wien und den Wiener Linien gem. den Vertragsinhalten umgesetzt?“

### 3.7.1 Vorbericht des StRH Wien

Einleitend verwies der StRH Wien auf seinen veröffentlichten Bericht „WIENER LINIEN GmbH & Co KG und MA 5, Prüfung der Gebarung hinsichtlich des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages, StRH IV - 38/20“, in dem er u.a. die Bestellung und Abrechnung der Verkehrsdienstleistungen sowie deren Qualitätssteuerung prüfte und eine wirtschaftliche Analyse durchgeführt hatte.

Dieser Bericht beinhaltete gemeinsame Empfehlungen an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG und die MA 5 - Finanzwesen sowie gesonderte Empfehlungen an die WIENER LINIEN

GmbH & Co KG. Entsprechende Stellungnahmen der geprüften Stellen zu den 16 Empfehlungen wurden im oben genannten Bericht wiedergegeben, allerdings hatte der StRH Wien zu einigen Stellungnahmen auch Gegenäußerungen abgegeben.

### 3.7.2 Maßnahmenbekanntgabe der WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Mit der veröffentlichten sogenannten Maßnahmenbekanntgabe „WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Maßnahmenbekanntgabe zu WIENER LINIEN GmbH & Co KG und MA 5, Prüfung der Gebarung hinsichtlich des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages, StRH IV - 38/20“, dem Bericht der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zum Stand der Umsetzung der Empfehlungen, gab die WIENER LINIEN GmbH & Co KG bekannt, welche Empfehlungen umgesetzt wurden. Zum damaligen Stand waren drei Empfehlungen bereits umgesetzt und sechs Empfehlungen befanden sich in Umsetzung. Die Umsetzung einer Empfehlung war geplant, die Umsetzung von sechs Empfehlungen war hingegen nicht geplant.

In der gegenständlichen Prüfung gab die WIENER LINIEN GmbH & Co KG bekannt, dass die Umsetzung von fünf Empfehlungen weiterhin nicht geplant war, eine Empfehlung hingegen nun doch umgesetzt wurde. Dabei handelte es sich um die Empfehlung Nr. 4 an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG, mit welcher der StRH Wien die Kommentierung der wesentlichsten Abweichungen der Ist- zu den Planzahlen in den Abrechnungsunterlagen empfahl.

### 3.7.3 Rahmenbedingungen zum Abschluss des ÖPNV-Vertrages

Bereits im Jahr 2002 hatte die Stadt Wien mit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG einen ersten ÖPNV-Vertrag zur Beauftragung und Finanzierung der Bereitstellung von Verkehrsdienstleistungen und Verkehrsinfrastruktur abgeschlossen, welcher mit Ende des Jahres 2016 auslief.

Der nachfolgende zweite ÖPNV-Vertrag trat mit 1. Jänner 2017 in Kraft und wurde bis 31. Dezember 2031 befristet abgeschlossen. Er wurde von der Stadt Wien (vertreten durch die damalige amtsführende Stadträtin für Finanzen, Wirtschaftspolitik und Wiener Stadtwerke) und der WIENER LINIEN GmbH & Co KG (vertreten durch die WIENER LINIEN GmbH) am 15. September 2016 unterzeichnet.

Grundlage dafür bildete die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Sie regelte die Vergabe von Dienstleistungsverträgen des öffentlichen Personenverkehrs und unter welchen Umständen Ausgleichszahlungen bzw. die Gewährung von exklusiven Rechten als mit dem Binnenmarkt vereinbar galten. Das Ziel war, eine Überkompensation der Leistungen bzw. Quersubventionierung anderer Leistungen durch Zuschüsse der öffentlichen Hand zu verhindern.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG beauftragte im Zuge der Vertragsgestaltung mehrere Beratungsunternehmen mit einer generellen EU-beihilfenrechtlichen Prüfung bzw. Abklärung von Einzelfragen (z.B. Qualitätszuschlag) des ÖPNV-Vertrages. In einer von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG beauftragten rechtlichen Stellungnahme einer Rechtsanwaltsgesellschaft war festgehalten, dass Zuschüsse für laufende Betriebs- und Erhaltungskosten der Infrastruktur mit überwiegender Wahrscheinlichkeit von der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 umfasst seien. Der Wortlaut der Verordnung sowie noch nicht vorliegende Entscheidungen der EU-Kommission ließen gemäß Stellungnahme weiter die Deutung zu, dass die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auch auf Zuschüsse für Neu- und Ersatzbeschaffungen von Infrastruktur anwendbar sei.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG gab bei der gegenständlichen Prüfung zu dieser Thematik an, dass es sich beim Regelwerk des ÖPNV-Vertrages u.a. um eine Regelung der Kombination des Betriebes von Straßenbahn, U-Bahn und Bus mit den dazugehörigen Bauleistungen (gemischter Auftrag) handle. Da sich der Hauptzweck des ÖPNV-Vertrages auf den Betrieb des öffentlichen Verkehrs in Wien beziehe, überwog der Betriebsanteil und der Bau der Infrastruktur stellte eine erforderliche Zusatzleistung zum Betrieb dar. Um trotzdem zu vermeiden, dass bei einer möglichen beihilfenrechtlichen Problematik im Bereich der Neu- und Ersatzbeschaffung von Infrastruktur auch die Ausgleichsleistungen im Bereich der Verkehrsdienstleistungen betroffen wären, sei auch die bereits in der Vergangenheit durchgeführte Trennung der zwei Rechnungskreise - Verkehrsdienstleistungen und Infrastruktur - gewählt worden.

Die wesentlichsten Änderungen zum zuvor erwähnten ersten ÖPNV-Vertrag betrafen insbesondere die Methode zur Berechnung der Ausgleichsleistung sowie das geschaffene Anreizsystem für die Einhaltung bestimmter Qualitätsstandards. Im ersten ÖPNV-Vertrag

mit der Stadt Wien wurde die Abgeltung der Verkehrsdienstleistungen mittels fixem Betriebskostenzuschuss vorgenommen und nicht verbrauchte Mittel verblieben bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG.

### 3.7.4 Beschreibung des ÖPNV-Vertrages

#### 3.7.4.1 Wesentliche Inhalte und Bestandteile des ÖPNV-Vertrages

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG erbrachte gemäß ÖPNV-Vertrag Punkt III. Abs. 3 die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung eines „optimal“ integrierten Gesamtverkehrsangebotes und sollte damit eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr in Wien darstellen. Unter einem integrierten Gesamtverkehrsangebot verstand die WIENER LINIEN GmbH & Co KG die Erbringung des Betriebes aller drei Verkehrsmodi (U-Bahn, Bus und Straßenbahn) sowie die Bereitstellung der Infrastruktur und des Wagenparkes aus einer Hand. Einige der betriebenen Strecken wären nach Ansicht der WIENER LINIEN GmbH & Co KG für eine kommerzielle Betreiberin bzw. einen kommerziellen Betreiber nicht rentabel. Als weitere Beispiele der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wurde die erhöhte Intervalldichte des Linienbetriebes, das Vorhalten eines ausreichenden Fuhrparkes für den raschen Wechsel von Fahrzeugen sowie die Bandbreite und das Niveau von verschiedenen Tarifangeboten angegeben. Des Weiteren sollte auch den Belangen des Umweltschutzes, der Energieeinsparung sowie der Verkehrssicherheit und insgesamt der Verbesserung der Lebensqualität der Wiener Bevölkerung Rechnung getragen werden.

Der Vertrag wurde gemäß seiner Präambel als Dienstleistungskonzession zum Betrieb des öffentlichen Verkehrs in allen drei Modi und aller im Zusammenhang stehenden Leistungen abgeschlossen. Die Betreiberin war demnach mit dem „Betriebsrisiko“ belastet, was insbesondere das Risiko im Zusammenhang mit der Häufigkeit der Inanspruchnahme der Verkehrsdienste und damit allenfalls abhängig von der Marktakzeptanz der Leistungen und der Höhe des verlangten Entgelts ergebenden Einnahmenausfalls zusammenhing. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG stünde dabei zu anderen Mobilitätsformen, wie z.B. dem Individualverkehr oder eben diversen Sharing-Diensten, in Konkurrenz.

Der Punkt IX. Tarifautonomie im ÖPNV-Vertrag berechtigte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG zur Gestaltung neuer Tarifsysteme. Dabei wurden die Anforderungen des Marktes und - soweit dies wirtschaftlich möglich war - die Interessen der kommunalen Verkehrspolitik sowie der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H. berücksichtigt. Die

WIENER LINIEN GmbH & Co KG verpflichtete sich, jährliche Tarifierhöhungen unter Berücksichtigung des zumutbaren Rationalisierungs- sowie Einsparungspotentials nur im betriebswirtschaftlich notwendigen Ausmaß durchzuführen.

Der ÖPNV-Vertrag sah weiters vor, dass die WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Rahmen eines gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zulässigen Umfanges Unterauftragnehmerinnen bzw. Unterauftragnehmer einsetzen konnte. Die diesbezügliche Auslegungsleitlinie der EU-Kommission (Mitteilung der Kommission - 2014/C 92/01) führte aus, dass es für die Untervergabe von mehr als  $\frac{1}{3}$  der Verkehrsdienste (gemessen am Wert dieser Dienste) guter Gründe bedurfte. Diese Gründe für die Untervergabe von mehr als  $\frac{1}{3}$  der Verkehrsdienste wurde mit dem Zweck der Förderung von Klein- und Mittelbetrieben im ÖPNV-Vertrag spezifiziert.

Darüber hinaus bezog sich der ÖPNV-Vertrag auf einen Beschluss des Gemeinderates (Pr.Z. 05472-2007/0001-GFW) vom 14. Dezember 2007, mit welchem der WIENER LINIEN GmbH & Co KG alle künftig zu vergebenden (freiwerdenden und neu zu erteilenden) Kraftfahrlinienkonzessionen übertragen werden. Dieser Beschluss enthielt weiters die Vorgabe, dass der künftige, im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzen im Auftrag der WIENER LINIEN GmbH & Co KG von Privaten gefahrene Kraftfahrlinienverkehr das damalige Ausmaß des von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG beauftragten Verkehrs nicht unterschreiten durfte.

Die Anlage 1 des ÖPNV-Vertrages enthielt eine Auflistung der Konzessionen für U-Bahnen, Straßenbahnen sowie Autobusse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zum Stand März 2015. Die Anlage 2 wies eine Beschreibung von Bedienungsstandards und Intervallgrundsätzen der von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des ÖPNV-Vertrages erbrachten Verkehrsdienstleistungen auf. Diese waren gemäß ÖPNV-Vertrag bei Meinungsverschiedenheiten über die Leistungserfüllung maßgeblich.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG verpflichtete sich, während der gesamten Dauer des Vertrages zumindest die im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Vertrages bestehenden Qualitätsstandards aufrechtzuerhalten. In der Anlage 3 wurden daher Qualitätskriterien definiert (s. dazu Frage 26, Punkt 3.14, weiter unten). Die Anlage 4 zählte für die Abrechnung des finanziellen Ausgleiches mögliche Ausgleichsparameter (wie z.B. VPI, Strompreisindex und Tariflohnindex) auf.

Darüber hinaus bestand für die WIENER LINIEN GmbH & Co KG die Verpflichtung der Bekanntgabe von überjährigen Verpflichtungen zu Vertragsbeginn. Weiters durfte sie Verbindlichkeiten, deren Vergabesumme den Betrag von 6 Mio. EUR überstieg, nur mit vorangegangener Zustimmung der Stadt Wien eingehen.

Gemäß den Angaben der WIENER LINIEN GmbH & Co KG war es im Betrachtungszeitraum hinsichtlich der europäischen Rechtsvorschriften und Judikatur zu keiner für die Finanzierung des ÖPNV maßgeblichen Änderung gekommen, die eine Vertragsanpassung erforderlich gemacht hätte.

### 3.7.4.2 Leistungsangebot der WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Rahmen des ÖPNV-Vertrages

Die anzubietenden Verkehrsdienstleistungen umfassten den Betrieb der gesamten U-Bahnen, Straßenbahn- und Kraftfahrlinien in Wien.

Über die Fahrleistungen im engeren Sinn (sogenannte „Carrier-Tätigkeit“) erbrachte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG auch die diesbezüglichen organisatorischen und planerischen Tätigkeiten. Gemäß ÖPNV-Vertrag fielen insbesondere die Koordination und Integration der drei Verkehrsträger (Modi), Planungen der optimierten Verkehrsabläufe, Abstimmung mit der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H., Kontrolle der Eisenbahnanlagen sowie Kontrolle der korrekten Fahrpreientrichtung unter diese Verkehrsmanagementleistungen.

Zur Verkehrsinfrastruktur zählte gemäß ÖPNV-Vertrag der „Verkehrsweg“ mit Grundstücken, Bahnkörpern, Kunstbauten, Oberbau, Straßenanlagen, Dienstgebäude etc. Des Weiteren fielen auch die Betriebsmittel darunter.

Als Voraussetzung zur Erbringung der Verkehrsdienstleistungen samt Verkehrsmanagement nahm die WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Wesentlichen folgende Aufgaben hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur wahr:

- Die Mitwirkung bei generellen Planungen und Durchführung von Detailplanungen hinsichtlich neuer Strecken,
- die Planung, Berechnung, Ausschreibung, Durchführung und Überwachung von Gleisneubauten, Gleiserneuerungen und Gleisregulierungen einschließlich Baustellenkoordination,

- die Planung, Ausschreibung, Leitung und Überwachung aller Neu-, Zu- und Umbauten sämtlicher Bauobjekte sowie
- die Erstellung von U-Bahn-Projekten in Zusammenarbeit mit dem Magistrat der Stadt Wien.

Daneben entfaltete die WIENER LINIEN GmbH & Co KG Tätigkeiten für die Entwicklung, Anschaffung und Vorhaltung sowie die Inspektion und Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel aller Betriebszweige bzw. Betriebsmodi.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG war gemäß ÖPNV-Vertrag und Gesellschaftsvertrag der WIENER LINIEN GmbH darüber hinaus berechtigt, zusätzliche Leistungen vor allem in angrenzenden oder verwandten Geschäftsfeldern am Markt (z.B. Leistungen der Oberbau-, Fahrzeug- und sonstiger Werkstätten sowie Consultingleistungen) anzubieten. Diesbezüglich war sie auch für diesen Bereich zur getrennten Rechnungslegung verpflichtet und durften Verluste aus diesen Tätigkeiten weder mit dem für die Verkehrsdienstleistungen gewährten finanziellen Ausgleich (exkl. Qualitätszuschlag) noch mit der Kapitalzufuhr der Stadt Wien für Infrastrukturleistungen noch mit Teilen dieser Zahlungen ausgeglichen werden.

### 3.7.4.3 Finanzierung durch den ÖPNV-Vertrag

Um die Sicherstellung der mittel- und längerfristigen Planbarkeit des Betriebes der WIENER LINIEN GmbH & Co KG sowie der Weiterentwicklung des ÖPNV in Wien zu gewährleisten, wurde im ÖPNV-Vertrag grundsätzlich die bisherige Form der Finanzierung mittels „Zuschuss“ und „Kapitalzuführung“ fortgesetzt. Daher war - wie bereits ausgeführt - die Bildung von zwei Rechnungskreisen für „Verkehrsdienstleistungen“ und „Verkehrsinfrastruktur“ lt. Vertrag vorgesehen.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG erhielt zur Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Anforderungen des Leistungsangebotes im Bereich „Verkehrsdienstleistungen“ unter Berücksichtigung der besonderen Leistungen gegenüber einer reinen kommerziellen Betreiberin bzw. einem reinen kommerziellen Betreiber einen finanziellen Ausgleich samt Qualitätszuschlag. Dieser Rechnungskreis umfasste insbesondere den Fahr-, Bahnhofs- und Haltestellendienst der drei Betriebszweige (Modi) U-Bahn, Straßenbahn und Autobus, die Leistungen des Verkehrsmanagements sowie die laufenden Betriebs- und Erhaltungskosten.

Der Bereich Verkehrsinfrastruktur beinhaltete alle Neu- und Ersatzbeschaffungen im Zusammenhang mit der Erfüllung des Verkehrsauftrages mit Ausnahme von „U-Bahn-Schienenverbundprojekten mit Bundesbeteiligung“. Die Gewährung dieses finanziellen Ausgleiches (Investitionskostenzuschusses) für Projekte im Bereich der Verkehrsinfrastruktur erfolgte jährlich nach Maßgabe des Investitionsprogrammes in Form einer Kapitalzufuhr. Das Investitionsprogramm wurde getrennt nach Infrastruktur- und Erneuerungsprojekten der WIENER LINIEN GmbH & Co KG ohne Berücksichtigung der „U-Bahn-Schienenverbundprojekte mit Bundesbeitrag“ erstellt.

Als Erneuerungsprojekte der WIENER LINIEN GmbH & Co KG galten gemäß Durchführungsübereinkommen (s. Punkt 3.7.4.4) solche, deren erstmalige Anschaffung bzw. Herstellung über den Investitionsplan der WIENER LINIEN GmbH & Co KG bedeckt wurde und deren Wesensart bzw. Funktionalität nicht wesentlich verändert wurde. Diese waren gemäß UGB nicht aktivierungsfähig und wurden im Rechnungskreis „Verkehrsinfrastruktur“ geführt.

Hinsichtlich der „U-Bahn-Schienenverbundprojekte mit Bundesbeitrag“ wurde vereinbart, dass die von der Stadt Wien (MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung) in Projekt- und Wirtschaftlichkeitsberechnungen festgelegten Projekte von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wie geplant ehestmöglich weitergeführt bzw. in Angriff genommen würden. Weiters verpflichtete sich die WIENER LINIEN GmbH & Co KG jährlich unter Einbeziehung allenfalls vorliegender Ausschreibungsergebnisse, einen aktualisierten Baukosten- und Bauablaufplan sowohl dem Land Wien als auch dem Bundesministerium für Finanzen vorzulegen. Auf Basis dieser Planung wurde die diesbezüglich erforderliche Jahresrate für das folgende Wirtschaftsjahr fixiert. Zur Verwendung des finanziellen Ausgleiches samt Qualitätszuschlag und des Investitionskostenzuschusses hielt der Vertrag fest, dass eine Verwendung der gewährten finanziellen Mittel außerhalb ihrer Widmung ausgeschlossen sei.

Die Vertragsparteien vereinbarten einen sogenannten Anspannungsgrundsatz, wonach sie sich verpflichteten, im Rahmen ihrer budgetären Möglichkeiten bzw. im Rahmen ihrer unbedingten betrieblichen Erfordernisse alle Anstrengungen zu unternehmen und alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um berechnete Forderungen der jeweils anderen Vertragspartei nach einer Anpassung zu erfüllen.

Nach Aussage der WIENER LINIEN GmbH & Co KG stellte dieser vereinbarte Anspannungsgrundsatz einen laufend gültigen Vertragsbestandteil im ÖPNV-Vertrag dar, dessen Aus-

gangsbasis der vertragliche Richtwert bildete. Dieser wurde in den jährlichen Verhandlungen festgelegt und als Ergebnis in der Erstmeldung und Festlegung beidseitig festgeschrieben.

#### **3.7.4.4 Abschluss eines Durchführungsübereinkommens und Änderung der Anlagen**

Die MA 5 - Finanzwesen schloss mit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG ein Durchführungsübereinkommen zum ÖPNV-Vertrag, gültig ab 1. Jänner 2017, ab. Dieses Durchführungsübereinkommen stellte die Rahmenbedingungen für die Planung, Budgetierung, Durchführung und Abrechnung der finanziellen Zuschüsse gemäß ÖPNV-Vertrag an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG dar und sollte die Zusammenarbeit zwischen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen regeln.

Im Jahr 2018 wurde aufgrund eines Ersuchens der MA 5 - Finanzwesen die Anlage 3 (Qualitätskriterien) des ÖPNV-Vertrages geändert.

Im Jahr 2022 wurden das Durchführungsübereinkommen sowie die Anlage 3 des ÖPNV-Vertrages angepasst, diesbezügliche Änderungen wurden bereits für die Abrechnung des Jahres 2022 berücksichtigt.

### **3.7.5 Umsetzung des ÖPNV-Vertrages**

#### **3.7.5.1 Prüfung der Trennungsrechnung Verkehrsdienstleistungen bzw. Verkehrsbetrieb und Verkehrsinfrastruktur**

Hinsichtlich der Trennungsrechnung von Betrieb und Infrastruktur verwies die WIENER LINIEN GmbH & Co KG auf die Pflichtprüfungen der Jahresabschlüsse durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, in denen die Prüfung der Zuschüsse, einerseits Kapitalzuschüsse für die Verkehrsinfrastruktur und andererseits Zuschüsse als finanzieller Ausgleich für die Verkehrsdienstleistungen, als Prüfungsschwerpunkt auf Vollständigkeit und Richtigkeit im Hinblick auf den ÖPNV-Vertrag erfolgten.

Deshalb nahm der StRH Wien Einsicht in die Berichterstattungen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaften zu den Abschlussprüfungen der Jahre 2017 bis 2022 an den Aufsichtsrat. Im Betrachtungszeitraum hatten die Wirtschaftsprüfungsgesellschaften im Zuge ihrer Abschlussprüfungen aufgrund der Wesentlichkeit in jedem Jahr die Verbuchung der Zuschüsse im Zusammenhang mit dem ÖPNV-Vertrag auf deren Ordnungsmäßigkeit geprüft.

Die Prüfungsschwerpunkte lagen für die im Jahr 2017 bis 2020 zuständige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft im Abschlussjahr 2017 auf dem Nachvollziehen der Berechnungen inkl. Verbuchung des damals neuen ÖPNV-Vertrages unter besonderer Beachtung des Qualitätszuschlages und in den Jahren 2018 bis 2020 auf der Entwicklung des Sonderpostens Investitionszuschüsse.

Auch die ab dem Abschluss des Jahres 2021 neu beauftragte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft setzte bei der Prüfung der Abschlüsse der Jahre 2021 und 2022 einen Schwerpunkt auf die Zuschüsse, insbesondere auf die Erlangung eines tiefgehenden Verständnisses der vertraglichen Grundlagen, einer Kontrolle des Ausweises und der korrekten Abgrenzung noch nicht endabgerechneter Zuschüsse sowie eine Plausibilisierung der Veränderung von Investitionszuschüssen. Darüber hinaus wurden im Betrachtungszeitraum der Jahre 2021 und 2022 auch die diesbezüglichen rechnungslegungsbezogenen Kontrollprozesse im IKS betrachtet.

Die beiden Wirtschaftsprüfungsgesellschaften hatten hinsichtlich der Zuschüsse keine unberichtigten Fehlangaben festgestellt und in den Jahren 2017 bis 2022 jeweils uneingeschränkte Bestätigungsvermerke erteilt.

Der StRH Wien würdigte die Berichterstattungen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaften zu den genannten Abschlussprüfungen, die auf einer fundierten und nachvollziehbaren Vorgehensweise beruhten und damit als geeignete und angemessene Grundlage u.a. für die Beurteilung der vorliegenden ordnungsgemäßen Trennungsrechnung anzusehen waren.

### 3.7.5.2 Abgrenzung Kerngeschäft und Nebengeschäfte

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG musste gemäß ÖPNV-Vertrag für weitere Geschäftszweige bzw. Geschäftstätigkeiten, sogenannte Nebengeschäfte, getrennte Konten führen und durfte einen etwaigen Verlust aus dieser Tätigkeit weder mit dem für die Verkehrsleistungen gewährten finanziellen Ausgleich noch mit dem Investitionskostenzuschuss der Stadt Wien für Infrastrukturleistungen ausgleichen. Im Betrachtungszeitraum der Jahre 2017 bis 2020 identifizierte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG drei Geschäftstätigkeiten als Nebengeschäfte, nämlich (1) den Betrieb der Vienna Ring Tram, der allerdings im Jahr 2022 eingestellt wurde, (2) die Hausbetreuungsagenden durch die Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft der Wiener Stadtwerke Gesellschaft.m.b.H. für neun Wohnhäuser sowie (3) Reparatur- und Wartungsarbeiten für Dritte. Ab dem Jahr

2021 kam mit der Betreuung der Infrastrukturdatenbank für das Schwesterunternehmen WIENER LOKALBAHNEN GmbH ein viertes Nebengeschäft hinzu.

Die erfolgswirksamen Buchungen betreffend diese Nebengeschäfte würden gemäß Angaben der WIENER LINIEN GmbH & Co KG in eigenen Profitcentern der jeweiligen Fachbereiche auf Basis von Vollkosten erfolgen. Auf Ersuchen des StRH Wien übermittelte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG diesbezügliche Trennungsrechnungen der Jahre 2017 bis 2022, aus denen die finanziellen Überschüsse aus den Nebengeschäften ersichtlich waren.

Demnach erwirtschafteten die WIENER LINIEN GmbH & Co KG in den Jahren 2017 bis 2022 mit ihren vier Nebengeschäften einen positiven Gesamtsaldo in einer Bandbreite zwischen rd. 0,19 Mio. EUR (im Jahr 2021) und rd. 0,41 Mio. EUR (im Jahr 2017). Im Jahr 2021 musste im Nebengeschäft Vienna Ring Tram nach erfolgreichen Jahren ein Verlust von rd. 0,05 Mio. EUR verzeichnet werden, wodurch sich der oben genannte niedrigste positive Gesamtsaldo für die vier Nebengeschäfte ergab.

### 3.7.5.3 Qualitätsanreizsystem

Wie bereits berichtet, hatte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG gemäß ÖPNV-Vertrag ein Qualitätsanreizsystem zur Erbringung von Personenverkehrsdienstleistungen eingeführt. Dieses basierte in weiten Teilen auf der Europäischen Norm EN 13816 „Transport-Logistik und Dienstleistungen - Öffentlicher Personenverkehr Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität“ und war ins „Qualität-Sicherheit-Umwelt-Management-System“ der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, welches laufend extern evaluiert wurde, integriert.

In seinem oben genannten Vorbericht hatte der StRH Wien der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen empfohlen, zur Sicherstellung der laufenden Prüfung und Weiterentwicklung der Qualitätsmessung im Rahmen des Qualitätsanreizsystems den Informationsfluss zwischen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen zu verbessern.

Im Zuge der Einschau in die Unterlagen der Abrechnung des ÖPNV-Vertrages und der damit verbundenen Korrespondenz zwischen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen stellte der StRH Wien fest, dass die Empfehlung umgesetzt worden

war. Darüber hinaus hatte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG bereits in der zuvor genannten Maßnahmenbekanntgabe mitgeteilt, dass die Jahresabschlussprüfungen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaften die Erhebung und Berechnung des Qualitätszuschlages miteinschlossen.

Weiters hatte der StRH Wien empfohlen, hinsichtlich des Umfanges des Qualitätsanreizsystems den Aufgaben Verkehrsmanagement und Verkehrsinfrastruktur eine höhere Bedeutung beizumessen.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG teilte diesbezüglich mit, dass bislang keine Änderung des Qualitätsanreizsystems erfolgt war, jedoch aktuell ein Vorschlag für die Adaptierung einzelner Kriterien erarbeitet und anschließend in die Abstimmung mit der MA 5 - Finanzwesen eingebracht wurde.

Darüber hinaus hatte der StRH Wien in seinem Vorbericht zur Sicherstellung der zeitnahen Erzielung genauerer Ergebnisse von Fahrgastzählungen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG empfohlen, die technischen Voraussetzungen des Fuhrparkes zur direkten, automatisierten Ermittlung der Fahrgastzahlen unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit zu erweitern. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG merkte in ihrer Stellungnahme an den StRH Wien an, dass alle neu beschafften Fahrzeuge mit automatischer Fahrgastzählung ausgestattet wurden. Im Jahr 2022 waren rd. 50 % aller Fahrzeuge mit automatischer Fahrgastzählung ausgestattet, womit lt. WIENER LINIEN GmbH & Co KG die Fahrgastzählung mittels Hochrechnung von gemessenen Stichprobenwerten durchgeführt werden konnte. Allerdings war vom StRH Wien festzuhalten, dass innerhalb der Flotte die Anteile der Fahrzeuge mit automatischer Fahrgastzählung nach Modi stark differierten. Es waren sämtliche Busse mit automatischer Fahrgastzählung ausgestattet, jedoch betrug im Bereich der Schienenfahrzeuge der Anteil mit automatischer Fahrgastzählung bei der U6 25 %, bei der U1 bis U4 16 % sowie bei der Straßenbahn 17 % und war somit deutlich geringer.

#### **3.7.5.4 Vorgaben für die Berechnung des finanziellen Ausgleiches und für die Kapitalzufuhr**

Gemäß Durchführungsübereinkommen musste die WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Rahmen einer Erstmeldung jährlich die Planzahlen für ihren Finanzbedarf für das folgende Wirtschaftsjahr und rollierend für fünf Folgejahre an die MA 5 - Finanzwesen übermitteln. Darin enthalten waren z.B. neue Rahmenbedingungen und Projekte, die zuvor mit der zuständigen Stadträtin bzw. dem zuständigen Stadtrat für die WIENER LINIEN GmbH & Co

KG abgestimmt wurden. Auch waren die Prämissen für die Indizes sowie geplante Tarifanpassungen vorzulegen.

Nach Bestätigung der darauf folgenden Festlegung (Zusammenfassung der Zuschüsse) durch die MA 5 - Finanzwesen hatte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG einen detaillierten Wirtschaftsplan für das kommende Jahr zu erstellen. Der finanzielle Ausgleich (ex-ante Kalkulation) war gemäß ÖPNV-Vertrag aus dem von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG vor der Leistungserbringung aufgestellten Wirtschaftsplan für das folgende Geschäftsjahr zu ermitteln. Die Kapitalzufuhr orientierte sich am sogenannten Verkehrsinfrastrukturprogramm, welches für das jeweilige nächste Jahr und die folgenden fünf Jahre zu erstellen war. Diese Kalkulation war der MA 5 - Finanzwesen zur Akkordierung und schriftlichen Bestätigung vor dem Aufsichtsratsbeschluss der WIENER LINIEN GmbH vorzulegen.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG hatte im Betrachtungszeitraum der Jahre 2017 bis 2022 die Festlegung der Zuschüsse mit der MA 5 - Finanzwesen und den Jahresabschluss sowie bis zum Jahr 2019 den Wirtschaftsplan auf Grundlage des UGB erstellt. Ab dem Jahr 2020 legte sie den Wirtschaftsplan aufgrund der Vorgabe des Konzerns der WIENER STADTWERKE auf Basis des IFRS fest. Bei seiner Einschau stellte der StRH Wien fest, dass im Wirtschaftsplan des Jahres 2020 zu den diesbezüglichen Planwerten nach IFRS eine zusätzliche Darstellung der nach UGB erstellten Festlegung ausgewiesen war. Diese war in den Wirtschaftsplänen der Jahre 2021 und 2022 nicht mehr enthalten. Somit war der wertmäßige Bezug zur vorherigen Festlegung der Zuschüsse nach UGB in den Wirtschaftsplänen der Jahre 2021 und 2022 nicht mehr klar erkennbar.

#### **Empfehlung:**

Der StRH Wien empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, künftig in den nach IFRS erstellten Wirtschaftsplänen die Herleitung der Festlegungen für Zuschüsse nach UGB auch auszuweisen.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

Gemäß ÖPNV-Vertrag waren für die Berechnung eines Sollausgleiches die Kosten gemäß der ex-ante Kalkulation um die tatsächliche Entwicklung der im Wirtschaftsplan enthaltenen Ausgleichsparameter (Indizes) anzupassen. Auch bei den Erlösen hatte eine Anpassung, falls Tarifieränderungen nicht wie geplant umgesetzt werden, zu erfolgen. Zusätzlich konnten Anpassungen um unvorhersehbare Änderungen von Rahmenbedingungen (wie Leistungsanpassungen, Qualitätsverbesserungen etc.) vorgenommen werden. Die dann ermittelten Kosten waren von den ermittelten Einnahmen in Abzug zu bringen.

Weiters war auf Grundlage des Jahresabschlusses ein finanzieller Nettoeffekt zu berechnen, bei welchem die tatsächlichen Kosten, die sich aus der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen ergaben, von den tatsächlichen Einnahmen in Abzug zu bringen waren.

Bei der ex-post Abrechnung wurde der ermittelte Sollausgleich dem finanziellen Nettoeffekt gegenübergestellt. Dem dann ausgleichsfähigen Betrag entsprach der kleinere der beiden Beträge. Damit sollten höhere Kosten nicht automatisch ausgeglichen und eine Überkompensation vermieden werden (s. Punkt 3.7.5.7). Die ex-post Abrechnung war bis zum 30. April des Folgejahres von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zu erstellen und der MA 5 - Finanzwesen vorzulegen.

Der finanzielle Nettoeffekt war am Jahresende auf Basis des Jahresabschlusses anhand der tatsächlichen Kosten und Einnahmen, die sich aus der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Leistung ergeben, zu ermitteln.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG hatte bis zum 30. April des folgenden Kalenderjahres eine Abrechnung der Kapitalzufuhr für das abgelaufene Wirtschaftsjahr zu erstellen. Dies beinhaltete auch die Darstellung von Verschiebungen (Periodenverschiebungen) bzw. Minderausgaben für Investitionen und Erneuerungen.

### **3.7.5.5 Umsetzung der Vorgaben für die Berechnung des finanziellen Ausgleiches und die Kapitalzufuhr**

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG übermittelte der MA 5 - Finanzwesen jährlich die vorzulegende Mehrjahresplanung als Basis für den finanziellen Ausgleich und die Kapitalzufuhr. Der StRH Wien hatte diesbezüglich in seinem Vorbericht festgestellt, dass die Auflistung der zur Anwendung gelangten Prämissen nicht vollständig war. Da die im ÖPNV-

Vertrag aufgezählten Prämissen nur beispielhaft angeführt waren, hätten die tatsächlichen Prämissen im Planungsprozess zwischen den Vertragspartnerinnen festgelegt werden müssen. Daher hatte der StRH Wien in seinem Vorbericht bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen angeregt, alle Prämissen festzulegen und deren Anwendung im Planungsprozess für den finanziellen Ausgleich zu dokumentieren. Die WIENER LINIEN GmbH dokumentierte die Festlegung der Prämissen und deren Anwendung im Planungsprozess für den finanziellen Ausgleich seit dem Jahr 2021.

Aufbauend auf die Mehrjahresplanung übermittelte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG Erstmeldungen für den finanziellen Ausgleich und die Kapitalzufuhr an die MA 5 - Finanzwesen als Verhandlungsgrundlage. Das daraus resultierende Verhandlungsergebnis stellte eine vereinbarte Festlegung der Zuschüsse dar, welche vom Leiter der MA 5 - Finanzwesen sowie der Geschäftsführung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG in einem entsprechenden Dokument unterzeichnet wurde.

Im Zuge der Vertragsverhandlungen wurde für das Jahr 2017 auf Basis der Mehrjahresplanung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG für den finanziellen Ausgleich ein Richtwert in der Höhe von 324 Mio. EUR (inkl. Qualitätszuschlag) vertraglich fixiert, der in weiterer Folge als Grundlage seiner jährlichen Festlegung diente. Als Richtwert für die Kapitalzufuhr wurden 170 Mio. EUR vertraglich fixiert. Bezüglich der Kapitalzufuhr wurde darüber hinaus vertraglich festgehalten, dass in den Folgejahren die künftig erforderlichen Mittel auf Basis eines Investitionsprogrammes gewährt werden und eine jährliche Wertanpassung von 1,5 % vorgesehen ist.

#### **Empfehlung:**

Im Hinblick auf die überdurchschnittlichen Preissteigerungen der letzten Jahre und die Vertragsdauer des ÖPNV-Vertrages empfahl der StRH Wien der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, dynamische Wertanpassungsklauseln, beispielsweise baukosten- und maschinenpreisindexbasierte Klauseln im Zusammenhang mit Investitionsprogrammen, in künftigen ÖPNV-Verträgen aufzunehmen.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

Im Punkt IV. des ÖPNV-Vertrages waren für die Jahre 2017 bis 2019 geplante Platzkilometer angegeben. Im Betrachtungszeitraum aktualisierte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG diese geplanten Platzkilometer. Diese Änderungen wurden im jährlichen Wirtschaftsplan berücksichtigt und vom Aufsichtsrat der WIENER LINIEN GmbH genehmigt. Der StRH Wien hatte allerdings in seinem Vorbericht festgestellt, dass die WIENER LINIEN GmbH & Co KG die MA 5 - Finanzwesen als Bestellerin diesbezüglich nicht informiert hatte. Seit der Festlegung des Jahres 2022 erfolgte eine entsprechende Information an die MA 5 - Finanzwesen.

### 3.7.5.6 Abrechnung des finanziellen Ausgleiches und der Kapitalzufuhr

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG übermittelte für die Wirtschaftsjahre 2017 bis 2022 fristgerecht die Abrechnungen an die MA 5 - Finanzwesen. Die Einschau ergab, dass in allen Jahren der Nettoeffekt zur Ermittlung des tatsächlichen finanziellen Ausgleiches herangezogen wurde. Die Abrechnung der Kapitalzufuhr enthielt eine Gegenüberstellung der geplanten Projekte mit Finanzierungszusage zu den tatsächlich abgerechneten Projekten im Verkehrsinfrastrukturprogramm. Des Weiteren war der Abrechnung eine Darstellung der „U-Bahn-Schienenverbundprojekte“ und damit verbundene Fahrbetriebsmittel (mit Bundesbeitrag) angefügt.

Die Abrechnungen für den finanziellen Ausgleich stellten die Zahlen auf Grundlage der ex ante Kalkulation (Plan) den Istzahlen gegenüber (Beträge in Mio. EUR), welche in der folgenden Tabelle 22 dargestellt sind:

**Tabelle 22: Gegenüberstellung der Plan- und Istzahlen des finanziellen Ausgleiches exkl. Qualitätszuschläge der Jahre 2017 bis 2022**

Wirtschaftsjahr	Plan in Mio. EUR	Ist in Mio. EUR	Abweichung in Mio. EUR	Abweichung in %
2017	315,87	269,97	45,90	14,5
2018	306,88	286,33	20,55	6,7

Wirtschaftsjahr	Plan in Mio. EUR	Ist in Mio. EUR	Abweichung in Mio. EUR	Abweichung in %
2019	306,61	294,72	11,89	3,9
2020	321,48	388,70	-67,22	-20,9
2021	379,25	415,68	-36,43	-9,6
2022	438,70	410,58	28,12	6,4

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Der Vergleich der geplanten zu den tatsächlichen Zahlen (exkl. Qualitätszuschlag zuzüglich des Zuschusses zu „Hochschülerkarten“) zeigte, dass die Planzahlen in den Jahren 2017 bis 2022 mit Ausnahme der Jahre 2020 und 2021 immer unterschritten wurden. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG hatte diese Abweichung mit beträchtlichen Umsatzeinbußen aufgrund der COVID-19-Pandemie begründet. Da - wie im Vorbericht des StRH Wien festgestellt - für die Jahre 2017 bis 2019 keine Details zu den Abweichungen bzw. Erläuterungen den Unterlagen zu entnehmen waren, hatte der StRH Wien angeregt, wesentliche Abweichungen der Istzahlen zu den Planzahlen in den Abrechnungsunterlagen zu kommentieren. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG hatte diese Empfehlung seit der Abrechnung des Jahres 2021 umgesetzt.

Bei seiner Vorprüfung hatte der StRH Wien unterjährige Leistungserweiterungen bzw. Budgeterhöhungen festgestellt, obgleich die Vorgehensweise bei nachträglichen Leistungserweiterungen weder im ÖPNV-Vertrag noch in der Durchführungsvereinbarung ausgeführt worden war. Zur Vermeidung einer möglichen Überkompensation hatte er daher empfohlen, eine schriftliche Regelung für nachträgliche Leistungserweiterungen festzulegen. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG dokumentierte seit der Abrechnung des Jahres 2020 Leistungserweiterungen. Darüber hinaus regelte das überarbeitete Durchführungsübereinkommen nunmehr die Vorgehensweise bei nachträglichen Leistungserweiterungen.

Die Einschau zeigte weiters, dass in den Jahren 2019 und 2020 der notwendige finanzielle Bedarf in Abstimmung mit der Stadt Wien nur durch eine Verwendung eines Teiles des Qualitätszuschlages aus dem Jahr 2017 in der Höhe von jeweils 5 Mio. EUR abgedeckt wurde. In den Jahren 2021 und 2022 wurde der finanzielle Bedarf wieder vollständig durch den finanziellen Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen abgedeckt.

Der ÖPNV-Vertrag regelte, dass die WIENER LINIEN GmbH & Co KG Änderungen des tatsächlichen Verkehrsangebotes im Bereich des Bus- und Straßenbahnverkehrs im Ausmaß von +/-2 % und im Bereich des U-Bahn-Verkehrs im Ausmaß von +/-3 % der geplanten Platzkilometerleistungen ohne Rücksprache mit der MA 5 - Finanzwesen vornehmen konnte und innerhalb dieser Grenzen die Finanzierung unberührt bliebe.

Bereits in seinem Vorbericht hatte der StRH Wien festgestellt, dass es zu Überschreitungen von im Wirtschaftsplan festgelegten Platzkilometerleistungen ohne Rücksprache mit der MA 5 - Finanzwesen gekommen war und daher empfohlen, bei künftigen Abweichungen, welche vertragliche Toleranzbereiche überschreiten, mit der MA 5 - Finanzwesen das Einvernehmen herzustellen. Der StRH Wien nahm Einschau in die Unterlagen des diesbezüglichen Berichtswesens der WIENER LINIEN GmbH & Co KG an die MA 5 - Finanzwesen und stellte fest, dass diese Empfehlung umgesetzt worden war. Gemäß den Angaben der WIENER LINIEN GmbH & Co KG war es diesbezüglich bisher in weiterer Folge auch zu keinen Beanstandungen durch die MA 5 - Finanzwesen gekommen.

Die Abrechnungen für die Kapitalzufuhr stellten die jährlichen Zahlen des geplanten Verkehrsinfrastrukturprogrammes den Istzahlen gegenüber (Beträge in Mio. EUR) und sind in der folgenden Tabelle 23 dargestellt:

**Tabelle 23: Gegenüberstellung der Plan- und Istzahlen der Kapitalzufuhr (IKZ) inkl. Sonderfinanzierungen in den Jahren 2017 bis 2022**

Wirtschaftsjahr	Plan in Mio. EUR	Ist in Mio. EUR	davon Ver- schiebungen auf Folgejahre in Mio. EUR	Abweichung Plan-Ist in Mio. EUR	Abweichung Plan-Ist in %
2017	213,74	211,16	48,04	-2,58	-1,2
2018	205,35	203,21	39,22	-2,14	-1,0
2019	215,60	211,21	49,55	-4,39	-2,0
2020	177,77	177,62	74,47	-0,15	-0,1
2021	181,20	180,40	68,71	-0,80	-0,4
2022	183,10	181,15	47,27	-1,95	-1,1

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Der Vergleich der geplanten Zahlen zu den tatsächlichen Zahlen zeigte, dass die Planzahlen im Betrachtungszeitraum der Jahre 2017 bis 2022 in keinem Jahr überschritten wurden. Die Istwerte enthielten den jährlichen Verbrauch der genehmigten Kapitalzufuhr inkl. Sonderfinanzierungen. Der Rückgang der Planwerte ab dem Jahr 2020 war auf eine Verringerung der Sonderfinanzierungen zurückzuführen. Die Verschiebungen auf Folgejahre setzten sich aus den jährlichen Periodenverschiebungen sowie den jährlichen Verschiebungen der Sonderfinanzierungen zusammen. Hierbei handelte es sich somit um budgetär genehmigte und zur Verfügung gestellte Mittel für noch nicht abgerechnete bzw. nicht fertiggestellte Projekte, welche jedoch über das Abrechnungsjahr hinaus bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG verbleiben durften.

### 3.7.5.7 Vermeidung einer möglichen Überkompensation

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durfte die finanzielle Ausgleichsleistung den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt entsprach.

Der finanzielle Nettoeffekt ergab sich unter Berücksichtigung der Kosten, die in Verbindung mit einer vorgegebenen bzw. beauftragten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehen, abzüglich aller positiven Auswirkungen, die innerhalb des Netzes entstanden, das im Rahmen der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrieben wurde, abzüglich der Einnahmen aus Tarifentgelten oder aller anderen Einnahmen, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erzielt wurden, zuzüglich eines angemessenen Gewinnes.

Die Gewährung des „jährlichen Bonus“ in Form des Qualitätszuschlages an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG gemäß ÖPNV-Vertrag wurde durch den maximal zulässigen Gewinn im Sinn der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 begrenzt. Der Qualitätszuschlag wurde anstelle, nicht jedoch zusätzlich zum angemessenen Gewinn gewährt. Damit sollte gemäß der WIENER LINIEN GmbH & Co KG das Risiko einer Überkompensation vermindert werden.

Der in der ex-ante Kalkulation ermittelte ausgleichsfähige Betrag (inkl. Qualitätszuschlag) war gemäß ÖPNV-Vertrag in quartalsweisen Teilzahlungen an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG vorzunehmen. Sollten die im Betrachtungszeitraum gewährten Teilzahlungen den ausgleichsfähigen Betrag überschreiten, so war dies spätestens in der nächstfolgenden Teilzahlung entsprechend zu berücksichtigen. Für einen Durchrechnungszeitraum von fünf Jahren war zu überprüfen, ob eine eventuelle Überkompensation stattgefunden hatte,

welche mit der nächstfolgenden Teilzahlung auszugleichen war. Diesbezüglich teilte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG dem StRH Wien mit, dass eine eventuelle Überkompensation einerseits im Rahmen der jährlichen Zuschussabrechnung mit der MA 5 - Finanzwesen geprüft wurde und andererseits im Zuge der Jahresabschlussprüfungen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaften die Ordnungsmäßigkeit der Zuschüsse bestätigt worden war. Darüber hinaus wurde eine Überkompensation über einen längeren Betrachtungszeitraum durch zeitnahe Rückführung nicht ausgenutzter Mittel verhindert.

Die jährlichen Abrechnungen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wiesen weitere Zahlungsflüsse zwischen der MA 5 - Finanzwesen und der WIENER LINIEN GmbH & Co KG aus. Neben dem finanziellen Ausgleich und dem Investitionskostenzuschuss des ÖPNV-Vertrages berücksichtigten die Abrechnungen entsprechend dem ÖPNV-Vertrag Forderungen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG aus den jährlichen Pensionsabrechnungen für zugeteiltes Personal gemäß dem Wiener Stadtwerke Zuweisungsgesetz, LGBl. für Wien Nr. 1999/17. Darüber hinaus waren in die jährlichen Abrechnungen auch Abrechnungen aus Periodenverschiebungen, „U-Bahn-Schienenverbundprojekten mit Bundesanteil“ und zusätzlichen Vereinbarungen oder Beauftragungen (US-Lease-Transaktionen, Förderung „Hochschülerkarten“, weitere Investitionsprojekte etc.) integriert, die größtenteils über die Beauftragung durch den ÖPNV-Vertrag hinausgingen. Da eine explizite Darstellung der Abrechnung des ÖPNV-Vertrages nicht vorgenommen wurde, hatte der StRH Wien in seinem Vorbericht bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen eine solche angeregt. Diese war von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG seit dem Jahr 2021 als zusätzliche Beilage zur Abrechnung des ÖPNV-Vertrages beigelegt worden.

### **3.7.5.8 Prüfung des Anteiles von Unterauftragnehmerinnen aufgrund des beauftragten Tarif- und Auftragsverkehrs**

Gemäß der WIENER LINIEN GmbH & Co KG sah die ÖPNV-Verordnung grundsätzlich vor, dass bei Eigenbetrieb der überwiegende Anteil der Dienstleistungen (d.h. mehr als 50 %) von ihr als interne Betreiberin zu erbringen war. Der ÖPNV-Vertrag enthielt jedoch den Hinweis, dass die WIENER LINIEN GmbH & Co KG gemäß EU-Recht berechtigt war, Unterauftragnehmerinnen einzusetzen und verwies dabei auf den Beschluss des Gemeinderates vom 14. Dezember 2007, Pr.Z. 05472-2007/0001-GFW, mit welchem die Stadt Wien als Bestellerin ermächtigt wurde, die WIENER LINIEN GmbH & Co KG als interne Betreiberin zu beauftragen, alle bestehenden und künftigen U-Bahn-, Straßenbahn- und Kraftfahrlinien in dem im ÖPNV-Vertrag definierten Umfang zu betreiben. Zum Zweck der Förderung von Klein- und Mittelunternehmen wurde dabei festgelegt, dass das damalige Ausmaß des von

den damaligen Wiener Linien an Unterauftragnehmerinnen beauftragten Tarif- und Auftragsverkehrs künftig nicht unterschritten werden durfte.

Im Jahr 2007 betrug das Ausmaß des beauftragten Anteiles des Fremdverkehrs am Gesamtangebot im Busbereich, der künftig als Referenzwert galt, rd. 35,6 %, wobei die Berechnung auf Basis der Platzkilometer in Millionen gemäß den Betriebsstatistiken erfolgte. Im Zuge der nunmehrigen Einschau belegte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG diesen Referenzwert durch die Vorlage der Betriebsstatistiken Autobus aus dem Jahr 2007, wobei dem Fremdverkehr auch die Platzkilometer der Autobuslinien einer Tarifgemeinschaft hinzugerechnet wurden.

Laut Angaben und den Betriebsstatistiken der WIENER LINIEN GmbH & Co KG betrug der Anteil des Busfremdverkehrs am Gesamtangebot im Betrachtungszeitraum zwischen 39,2 % im Jahr 2021 und 40,7 % im Jahr 2017, womit die zuvor genannten Vorgaben eingehalten wurden.

Die Darstellung des Anteiles des von Unterauftraggeberinnen bzw. Privaten gefahrenen Kraftfahrlinienverkehrs wurde im Jahr 2022 in das Durchführungsübereinkommen aufgenommen und war daher seit diesem Jahr Teil der ex-post Abrechnung.

### 3.7.5.9 Quartalsweise Meldungen mehrjähriger Verpflichtungen

Gemäß Durchführungsübereinkommen musste die WIENER LINIEN GmbH & Co KG mehrjährige Verpflichtungen quartalsweise melden, wobei die Betrachtungszeitpunkte jeweils das kalenderjahresbezogene Quartalsende darstellten. Das Durchführungsübereinkommen definierte, um welche Verpflichtungen es sich dabei handelte, allerdings wurde von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG auf eine Valorisierung der einzelnen Verpflichtungen bzw. Belastungen aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung verzichtet.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG erhob die Daten bzw. Beträge dieser mehrjährigen Verpflichtungen aus ihrer Vergabedatenbank, in der jede Vergabe erfasst wurde, und meldete diese an die MA 5 - Finanzwesen. Der StRH Wien nahm stichprobenweise Einschau in die diesbezüglich an die MA 5 - Finanzwesen vorgelegten Meldungen. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG hatte in der vierten Quartalsmeldung des Jahres 2022 (Ende des Einschauzeitraumes) einen Stand der mehrjährigen Verpflichtungen in der Höhe von rd. 1.857 Mio. EUR zum 31. Dezember 2022 bekannt gegeben, wobei darin neben großen Bauaufträgen und Fahrzeugbestellungen beispielsweise Verpflichtungen mit einer bis zu

20-jährigen Laufzeit für Wartungsverträge enthalten waren. Die mehrjährigen Verpflichtungen wurden dabei in vier Gruppen unterteilt, nämlich für jene, die den finanziellen Ausgleich (Auftragsverkehr, Instandhaltung und sonstige Dienstleistungen), die Kapitalzufuhr (Fahrzeuge und Sonstiges), die Sonderfinanzierung Infrastruktur und den U-Bahn-Neubau (nach Ausbauphasen) betrafen.

Laut Angabe der WIENER LINIEN GmbH & Co KG hatte die MA 5 - Finanzwesen im Betrachtungszeitraum der Jahre 2017 bis 2022 ihre Meldungen der mehrjährigen Verpflichtungen nicht beanstandet.

#### **3.7.5.10 Melde- und Genehmigungseinholungsverpflichtungen bei Vergabeverfahren**

Gemäß ÖPNV-Vertrag durfte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG ab 1. Jänner 2017 Neuverbindlichkeiten, soweit die einzelne Vergabesumme den Betrag von 6 Mio. EUR übersteigt, nur mit vorangegangener Zustimmung der Stadt Wien eingehen.

Das Durchführungsübereinkommen konkretisierte diese vertragliche Bestimmung, in dem es die Vorgehensweise diesbezüglicher Melde- und Genehmigungseinholungsverpflichtungen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG vor Einleitung eines Vergabeverfahrens, während des Vergabeverfahrens, bei Vergabeerhöhungen, bei Widerruf und nach Abschluss eines Vergabeverfahrens sowie bei Optionen beschrieb.

Bei Widerruf eines Ausschreibungsverfahrens durch die WIENER LINIEN GmbH & Co KG war die MA 5 - Finanzwesen zu informieren, eine diesbezügliche Genehmigung durch die MA 5 - Finanzwesen war hingegen nicht erforderlich.

Laut vorgelegten Unterlagen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wurden im Betrachtungszeitraum der Jahre 2017 bis 2022 126 Vergabemeldungen an die MA 5 - Finanzwesen übermittelt und diesbezügliche Genehmigungen eingeholt. Davon waren 110 Vergabevorankündigungen, 15 Vergabeerhöhungen und ein Vergabewiderruf umfasst.

Im Jahr 2022 gab es seitens der MA 5 - Finanzwesen eine Beanstandung hinsichtlich der oben beschriebenen Melde- und Genehmigungseinholungsverpflichtungen. Die MA 5 - Finanzwesen forderte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG infolge von festgestellten Mängeln in einem Schreiben auf, zu drei Vergabeerhöhungen bzw. Vergabezuschlägen Stellung zu nehmen und diesbezügliche Unterlagen nachzureichen sowie über Vergabewiderrufe künf-

tig zeitgerecht zu informieren. Weiters ersuchte die MA 5 - Finanzwesen die WIENER LINIEN GmbH & Co KG, die organisatorischen Abläufe zu verbessern bzw. zu optimieren, um künftig zeitgerechte Informationen über Vergabeerhöhungen, Vergabezuschläge und Vergabewiderrufe sicherzustellen. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG nahm in ihrem Schreiben dazu Stellung, reichte Unterlagen nach und beschrieb die Umsetzung von konkreten Verbesserungsmaßnahmen in den diesbezüglichen Prozessabläufen.

Dazu hielt der StRH Wien abschließend fest, dass die oben genannte Betragsgrenze für die beschriebene Meldungsverpflichtung bereits im ersten ÖPNV-Vertrag im Jahr 2001 geregelt war. Sie blieb seither in ihrer Höhe von 6 Mio. EUR unverändert und unterlag keiner dynamischen Valorisierung bzw. Anpassung.

#### **Empfehlung:**

Der StRH Wien empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, für die Beitragsgrenzen zur Meldung von Vergaben an die MA 5 - Finanzwesen bei den Vertragsverhandlungen zu künftigen ÖPNV-Verträgen vorzuschlagen, eine dynamische Valorisierung bzw. Anpassung vornehmen zu können.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

#### **3.7.5.11 Vorlage aktualisierter Baukosten- und Bauablaufplan**

Wie bereits erwähnt, verpflichtete sich die WIENER LINIEN GmbH & Co KG im ÖPNV-Vertrag im Zusammenhang mit „U-Bahn-Schienenverbundprojekten mit Bundesbeitrag“, jährlich unter Einbeziehung allenfalls vorliegender Ausschreibungsergebnisse einen aktualisierten Baukosten- und Bauablaufplan sowohl dem Land Wien als auch dem Bundesministerium für Finanzen vorzulegen. Die Durchführungsvereinbarung enthielt diesbezüglich keine weiterführenden organisatorischen Regelungen.

Laut Aussage der WIENER LINIEN GmbH & Co KG sollte damit sichergestellt werden, dass die diesbezüglichen Jahresraten für die Stadt Wien-Zuschüsse und die Bundeszuschüsse

gleichzeitig fixiert würden. Die Darstellung der Finanzierung des U-Bahn-Neubaus war Bestandteil der Unterlagen zur Vollziehung des ÖPNV-Vertrages und wurde im Zuge der Planung und Abrechnung an die MA 5 - Finanzwesen bekannt gegeben. Die Baukosten- und Bauablaufpläne wurden an die MA 5 - Finanzwesen übermittelt, welche diese an das Bundesministerium für Finanzen weiterleitete.

#### **Empfehlung:**

Der StRH Wien empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, im Durchführungsübereinkommen zum ÖPNV-Vertrag zu konkretisieren, dass Baukosten- und Bauablaufpläne via MA 5 - Finanzwesen an das Bundesministerium für Finanzen weiter übermittelt werden.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

### **3.7.6 Beurteilung durch den StRH Wien**

Der StRH Wien fasste aufgrund seiner stichprobenweisen Rechts- und Ordnungsmäßigkeitsprüfung zusammen, dass der ÖPNV-Vertrag zwischen der Stadt Wien und der WIENER LINIEN GmbH & Co KG gemäß den Vertragsinhalten umgesetzt worden war.

## **3.8 Frage 20: „Wie hoch waren die Ausgaben der Wiener Linien für Öffentlichkeitsarbeit jeweils in den Jahren 2015-2022?“**

### **3.8.1 Begriffsklärung Öffentlichkeitsarbeit**

Öffentlichkeitsarbeit galt als die deutsche Übersetzung von PR. Das zentrale Ziel dabei war der Aufbau von Bekanntheit als eine Basis von Vertrauen, um Reputation zu erlangen. Der Begriff spannte jedoch eine inhaltliche Bandbreite von operativen Kommunikationsinstrumenten bis hin zu strategischen Führungsaufgaben. Daher ließ sich zwischen Öffentlichkeitsarbeit im engeren Sinn und jener im weiteren Sinn unterscheiden. Während die Erste v.a. operative Tätigkeiten wie Pressearbeit, Eventkommunikation, Sponsoring etc. um-

fasste, wurde unter Zweiter die Unternehmenskommunikation als Teil der Unternehmensführung verstanden.<sup>3</sup> Die Unternehmenskommunikation wiederum umfasste die interne und externe Kommunikation und stand konzeptionell neben der Öffentlichkeitsarbeit im engeren Sinn.<sup>4</sup>

Im Unterschied zur Öffentlichkeitsarbeit zählte Werbung zu jenen Kommunikationsmitteln im Rahmen des Marketingmixes, die auf die Beeinflussung von verhaltensrelevanten Einstellungen abzielte. Unter Werbung im engeren Sinn war in der Wissenschaftskommunikation mit Werbung die Adressierung von Absatzmärkten gemeint. Gleichfalls warben Unternehmen aber auch für Personal, Finanzmittel etc. und verfolgten auch nicht-kommerzielle Werbeziele.<sup>5</sup>

Auch wenn in der Praxis oftmals eine Überschneidung von Öffentlichkeitsarbeit und Werbung erfolgte, handelte es sich um verschiedene Instrumente der Kommunikation. Öffentlichkeitsarbeit war nicht zwingend Teil des Marketingmixes und zielte v.a. auf die Kundinnenbeziehung ab. Grosso modo ließ sich zusammenfassen, dass es sich bei der Öffentlichkeitsarbeit um Information und bei der Werbung um ein Instrument der Marketingkommunikation handelte.

Hinsichtlich der Bewertung der Ausgaben für die Öffentlichkeitsarbeit hielt der StRH Wien fest, dass dazu keine eindeutigen Benchmarks vorlagen. Die vertiefte Recherche ergab zwar, dass als Faustregel ein PR-Budget zwischen 0,1 % und 0,5 % des Jahresumsatzes betragen sollte.<sup>6</sup> Gleichfalls war aber auch zu unterscheiden, ob das PR-Budget jenes eines B2B- oder eines B2C-Unternehmens betraf. Im Fall der WIENER LINIEN GmbH & Co KG war außerdem die verpflichtende externe Kommunikation im Zusammenhang mit der „Kundinneninformation“ zu berücksichtigen. Für den StRH Wien war daher die Beurteilung der Aufwendungen für Öffentlichkeitsarbeit anhand eines Benchmarks eine Möglichkeit, um zu einer Aussage zu gelangen. Viel entscheidender war für ihn jedoch eine Aussage dazu,

---

<sup>3</sup> Vgl. <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/oeffentlichkeitsarbeit-46437/version-269717>, Revision von Öffentlichkeitsarbeit vom 14. Februar 2018 - 17:31; zuletzt abgerufen am 1. September 2023 um 15.20 Uhr

<sup>4</sup> Vgl. <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/unternehmenskommunikation-52682/version-275800>, Revision von Unternehmenskommunikation vom 14. Februar 2018 - 17:31; zuletzt abgerufen am 1. September 2023 um 15.30 Uhr

<sup>5</sup> Vgl. Revision von Werbung vom Dienstag, 23. Februar 2021 - 18:36; Definition Gabler Wirtschaftslexikon, Revision von Werbung vom 23. Februar 2021 - 18:36; zuletzt abgerufen am 7. September 2023 um 15 Uhr

<sup>6</sup> Vgl. dazu Öffentlichkeitsarbeit: So planen Sie Ihr PR-Budget richtig ([wirtschaftswissen.de](http://wirtschaftswissen.de)); zuletzt abgerufen am 22. November 2023 um 13.50 Uhr

welche Wirkung die von der Gesellschaft gesetzten Maßnahmen erzielt hatten. Als Instrumente für die Messung der Wirkung der PR-Aufwendungen eigneten sich beispielsweise klar definierte KPI oder eine Befragung in Form einer Medienresonanzanalyse.

### 3.8.2 Gliederung der Öffentlichkeitsarbeit bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Der zwischen der Stadt Wien und der WIENER LINIEN GmbH & Co KG abgeschlossene Finanzierungsvertrag definierte die seitens der Gesellschaft zu erbringenden Aufgaben im Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement.<sup>7</sup> Diese umfassten u.a. die Öffentlichkeitsarbeit<sup>8</sup>, das Marketing und die Werbung sowie den Vertrieb.

Das übergeordnete Ziel der Öffentlichkeitsarbeit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG war die Marktdurchdringung durch Information. Ein weiteres relevantes Ziel war eine entsprechende Kommunikation im Außenverhältnis aufzubauen, zu erhalten und zu gestalten. Im Unterschied dazu zielte das Marketing darauf ab, den Absatz zu steigern, in dessen Rahmen die Werbung, als Instrument der Kommunikationspolitik, zur Anwendung kam. Der Vertrieb wiederum umfasste die Planung, Bereitstellung und den Verkauf der Produkte bzw. Dienstleistungen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Damit waren der betriebseigene Vorverkauf, das Management des Provisionsverkaufes sowie jenes der übrigen Vertriebskanäle betraut.

Im Zeitraum der Jahre 2015 bis 2017 war innerhalb der WIENER LINIEN GmbH & Co KG eine organisatorische Umstrukturierung jener mit den Aufgaben der Öffentlichkeitsarbeit betrauten Abteilungen bzw. Organisationseinheiten erfolgt. Danach waren die Organisationsstrukturen im Zusammenhang mit der Öffentlichkeitsarbeit weitgehend unverändert geblieben.

Die mit der Öffentlichkeitsarbeit betrauten Organisationseinheiten betrafen im Betrachtungszeitraum die Tätigkeitsbereiche

- der Stabsstelle „Unternehmenskommunikation“,
- des Referates „Kundinnensupport“,
- des Referates „Serviceteam“ sowie
- des Referates „Kundinneninformation“.

---

<sup>7</sup> Vgl. Finanzierungsvertrag, Punkt IV 1 (b)

<sup>8</sup> Ebd. Kundinnendienst und „Kundinneninformation“

Die Kontierung für diese Organisationseinheiten im SAP/3 erfolgte nicht nach Sachkonten<sup>9</sup>, sondern nach Kontierungsobjekten<sup>10</sup>. Daraus resultierend beinhaltet die nachfolgende Tabelle die Kosten<sup>11</sup> für Öffentlichkeitsarbeit nach Kontierungsobjekten:

Tabelle 24: Kosten für Öffentlichkeitsarbeit nach Kontierungsobjekten

	2015 in EUR	2016 in EUR	2017 in EUR	2018 in EUR	2019 in EUR	2020 in EUR	2021 in EUR	2022 in EUR	Ver- änderung von 2015 auf 2022 in %
Untereh- mens- kommu- nikation	1.527.663,50	1.765.635,68	1.573.683,08	1.510.746,88	1.963.904,71	1.977.563,53	2.139.695,21	2.135.547,22	39,8
„Kundin- nensup- port“	1.275.661,44	1.321.573,93	1.316.050,68	1.307.798,36	1.315.158,29	1.430.599,89	1.392.540,21	1.291.224,45	1,2
Service- team	724.136,77	719.761,21	635.825,35	638.934,99	698.942,80	704.138,03	687.586,61	781.735,01	8,0
„Kundin- neninfor- mation“	2.125.798,68	1.964.432,25	2.184.528,75	1.899.065,05	2.038.976,76	2.182.270,37	2.318.467,46	2.386.046,12	12,2
<b>Gesamt</b>	<b>5.653.260,39</b>	<b>5.771.403,07</b>	<b>5.710.087,86</b>	<b>5.356.545,28</b>	<b>6.030.641,38</b>	<b>6.280.913,00</b>	<b>6.538.289,49</b>	<b>6.594.522,80</b>	<b>16,6</b>

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Der Bereich Unternehmenskommunikation umfasste inhaltlich v.a. die externe Redaktion. Das waren Medienanfragen, die Betreuung der Social-Media-Kanäle und der Webseiten, die Pressearbeit, die Newsletters und die Kundinnenzeitschrift. Weiters fiel in diesen Bereich die Infrastrukturkommunikation v.a. mit dem Linienkreuz U2/U5 (U2xU5).

Die Ausgaben in diesem Bereich betrafen in etwa zur Hälfte Nachrichtenkosten (z.B. Porto- und Postgebühren), Prüfungs- und Beratungskosten, Werbekosten, Lizenzgebühren und sonstige Leistungen sowie EDV-Kosten. Die restlichen Kosten betrafen jene des Personals. Vom Jahr 2015 bis zum Jahr 2022 stiegen die Kosten im Bereich Unternehmenskommunikation um rd. 40 %, wobei ein erhöhter Anstieg ab dem Jahr 2019 festzustellen war. Der StRH Wien plausibilisierte mittels Stichproben die Zahlen aus der Tabelle 24. Er stellte dabei fest, dass die WIENER LINIEN GmbH & Co KG die Zahlen aus der o.a. Tabelle noch einmal gefiltert hatte. Dabei hatte die Gesellschaft zwischen den Kosten für die externe

<sup>9</sup> SAP/FI

<sup>10</sup> SAP/CO (z.B. Kostenstellen, Projekte und Aufträge)

<sup>11</sup> Anmerkung: Kosten = in Geld bewerteter Verbrauch von Gütern und Dienstleistungen versus Ausgaben = im Wesentlichen Abfluss von (liquiden) Zahlungsmitteln

und interne Kommunikation unterschieden, was der StRH Wien als plausibel beurteilte. Allerdings hatten die Kosten des Kontierungsobjektes Unternehmenskommunikation - wie o.a. - keine Kosten für die Stabsstellenleitung, die Administrationskosten sowie allfällige Fremdpersonalkosten berücksichtigt.

**Empfehlung:**

Diesbezüglich sprach der StRH Wien die Empfehlung aus, bei der Zuordnung der Kosten auf die Kontierungsobjekte auch einen Gemeinkostenzuschlag zu berücksichtigen.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

Der Bereich „Kundinnensupport“ umfasste inhaltlich v.a. die allgemeine Fahrgastinfo, die Mobilitäts- bzw. Produktberatung zur Metropolregion Wien sowie die individuellen Auskünfte zur Jahreskarte, Verbesserungsvorschläge, Anerkennungen und Beschwerden. Darüber hinaus fungierte dieser Bereich auch als Schnittstelle zum Einsatz- bzw. Störungsmanagement, als Telefonzentrale und war für den Versand von unternehmensweitem Informationsmaterial verantwortlich.

Die Kosten des „Kundinnensupports“ umfassten zu rd. 90 % jene für das Personal, die restlichen Kosten fielen insbesondere für EDV an. Vom Jahr 2015 bis zum Jahr 2022 betrug der Anstieg rd. 1 %.

Der Bereich „Serviceteam“ umfasste inhaltlich den 1st- und den 2nd-Levelsupport<sup>12</sup> im Zusammenhang mit Kundinnenanliegen. Die Kosten in diesem Bereich betrafen ebenfalls zu rd. 90 % jene für das Personal, die weiteren fielen ebenfalls insbesondere für EDV an. Vom Jahr 2015 bis zum Jahr 2022 betrug der Anstieg rd. 8 %.

---

<sup>12</sup> 1st-Levelsupport: Stammdatenänderungen, Tarifauskünfte, Beratungen etc.  
2nd-Levelsupport: Sichtung, Prüfung, Beurteilung von Kundinnenrückmeldungen etc.

Der Bereich „Kundinneninformation“ umfasste inhaltlich die Kosten im Zusammenhang mit der Koordination und Durchführung von Kommunikation bei Fahreinschränkungen sowie im Normalbetrieb. Weiters war dieser Bereich auch für die Planung, Gestaltung, Produktion und Anbringung von Fahrgastinformationen an Haltestellen und Stationen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG verantwortlich. Von den Kosten in diesem Bereich entfielen rd. 75 % auf das Personal. Die weiteren Kosten betrafen jene für EDV, Betriebs- und Hilfsmaterial, Material für Maschinen, Büromaterial sowie Dienstkleidung. Vom Jahr 2015 bis zum Jahr 2022 betrug der Anstieg rd. 12 %.

### 3.8.3 Benchmarks und Wirkungsmessung der Öffentlichkeitsarbeit

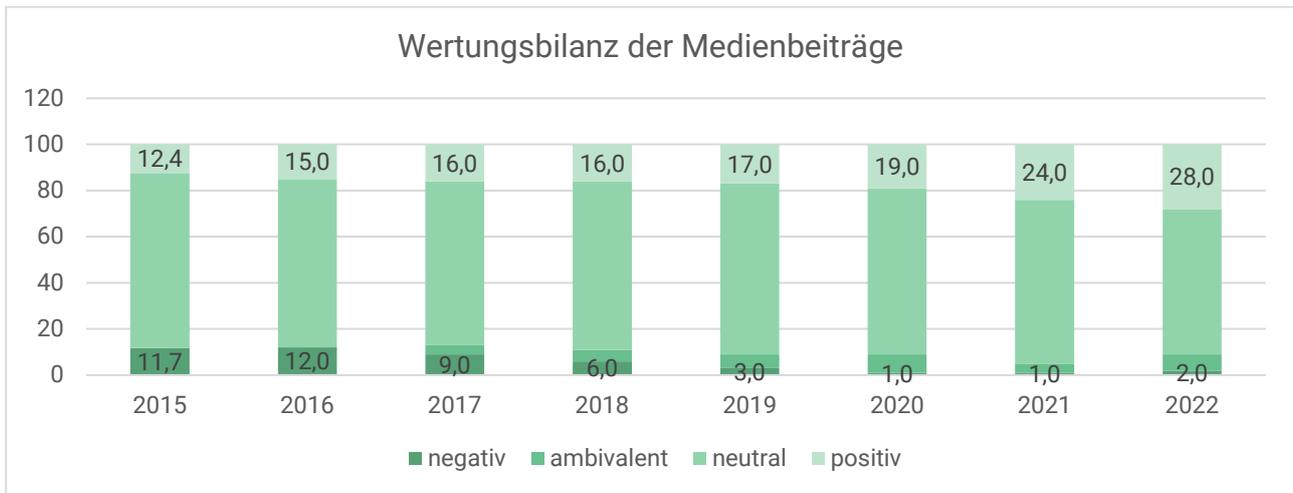
Der StRH Wien hielt einleitend fest, dass für ihn das Kontierungsobjekt Unternehmenskommunikation der WIENER LINIEN GmbH & Co KG am ehesten der weiter oben zitierten Lesart von Öffentlichkeitsarbeit im engeren Sinn entsprach. Dies deshalb, weil die drei Bereiche „Kundinnensupport“, „Serviceteam“ und „Kundinneninformation“ unerlässliche Kundinnendienstleistungen darstellten, die v.a. mit der Fahrgastinformation, den Kundinnenanliegen und dem unmittelbaren Fahrbetrieb im Zusammenhang standen. Darauf basierend stellte der StRH Wien die jährlichen Kosten für Öffentlichkeitsarbeit des Kontierungsobjektes Unternehmenskommunikation den jährlichen Umsatzerlösen im Betrachtungszeitraum gegenüber. Im Ergebnis lagen diese Kosten innerhalb des Betrachtungszeitraumes zwischen rd. 0,3 % und rd. 0,4 % p.a. und damit innerhalb der weiter oben genannten Bandbreite. Auch unter Berücksichtigung eines Gemeinkostenzuschlages wären die Kosten für Öffentlichkeitsarbeit des Kontierungsobjektes Unternehmenskommunikation innerhalb der oben genannten Bandbreite von rd. 0,1 % bis rd. 0,5 % p.a. gelegen.

Die Wirkungsmessung der Öffentlichkeitsarbeit hatte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Betrachtungszeitraum mittels jährlicher Medienanalyse über ein Suchmaschinentool der APA<sup>13</sup> recherchiert. Die dabei definierten Auswertungskriterien umfassten u.a. die jährlichen Beiträge, die Tonalität der Mediensegmente und die Reichweite. Weiters war u.a. jährlich eine Wertungsbilanz der Medienbeiträge erfolgt. Diese stellte sich im Betrachtungszeitraum wie folgt dar:

---

<sup>13</sup> APA-DeFacto Datenbank & Contentmanagement GmbH

Abbildung 2: Wertungsbilanz der Medienbeiträge im Zeitraum der Jahre 2015 bis 2022



Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Die vom StRH Wien aggregierten Auswertungen zeigten, dass sich die Wertungsbilanz der Medienbeiträge im Zeitraum der Jahre 2015 bis 2022 verbessert hatte. Die positive Wertung der Medienbeiträge der WIENER LINIEN GmbH & Co KG hatte vom Jahr 2015 auf das Jahr 2022 von rd. 12,4 % auf rd. 28 % zugenommen. Demgegenüber war die negative Wertung vom Jahr 2015 auf das Jahr 2022 von rd. 11,7 % auf rd. 2 % gesunken. Auch unter Hinzurechnung der ambivalenten Wertung der Medienbeiträge von rd. 7 % im Jahr 2022 hatte die negative Wertung abgenommen.

### 3.8.4 Beurteilung durch den StRH Wien

Der StRH Wien hatte die Gesamtkosten für die Öffentlichkeitsarbeit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG mittels Stichprobe geprüft und dabei festgestellt, dass sich diese im Vergleich vom Jahr 2015 auf das Jahr 2022 um rd. 17 % erhöht hatten. Er stellte auch fest, dass in den Gesamtkosten für die Öffentlichkeitsarbeit auch jene drei Bereiche enthalten waren, die unerlässliche Kundinnendienstleistungen darstellten. Deshalb entsprachen für ihn die Kosten für Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der externen Unternehmenskommunikation der WIENER LINIEN GmbH & Co KG der wirtschaftswissenschaftlichen Definition von Öffentlichkeitsarbeit im engeren Sinn am ehesten. Darauf basierend stellte der StRH Wien die Kosten für die Unternehmenskommunikation den jährlichen Umsatzerlösen gegenüber und stellte fest, dass diese innerhalb einer vertretbaren Bandbreite lagen. Hinsichtlich der Wirkungsmessung der Öffentlichkeitsarbeit zeigte die Wertungsbilanz der Medienbeiträge eine positive Entwicklung innerhalb des Betrachtungszeitraumes.

## 3.9 Frage 21: „Haben die Wiener Linien eine vorausschauende und langfristige Personalstrategie verfolgt?“

### 3.9.1 Begriffsklärung vorausschauende und langfristige Personalstrategie

Das Wort „vorausschauend“ wurde als von Weitsichtigkeit gekennzeichnet beschrieben.<sup>14</sup> In Bezug auf Zeiträume unterschied die Unternehmensplanung zwischen kurz-, mittel- und langfristiger Planung. Letztere beinhaltet das Festlegen von langfristigen Unternehmenszielen und von Strategien zur Erreichung dieser Ziele. Der Zeitraum eines langfristigen Planes betrug im Allgemeinen mehr als fünf Jahre.<sup>15</sup>

Das strategische Management beschäftigte sich mit wichtigen Entscheidungen, die erforderlich waren, um Unternehmensziele zu erreichen.<sup>16</sup> Die strategische Organisationsführung sah unterschiedliche Strategiearten (z.B. Wettbewerbsstrategie, soziale Strategie, institutionelle Strategie und institutionelle Unternehmerinnen bzw. Unternehmer) vor, die u.a. von politischen Ordnungen und nationalen Kulturen beeinflusst waren.<sup>17</sup> Wettbewerbsstrategien zielten darauf ab, die Struktur der Wettbewerbsbeziehung zu berücksichtigen und Produkte und Dienstleistungen hervorzubringen, deren Merkmale den Kundinnen bzw. Kunden ein angemessenes Nutzenversprechen offerieren sollte.<sup>18</sup> Darauf basierend war über einen langen Zeitraum der marktorientierte Ansatz (Wettbewerberinnen bzw. Wettbewerber, Kundinnen bzw. Kunden und Lieferantinnen bzw. Lieferanten) die Grundlage für die Theorie des strategischen Managements gewesen.<sup>19</sup> Dieser Ansatz vernachlässigte jedoch unternehmensinterne Faktoren wie Ziele und Werte, Ressourcen und Fähigkeiten, Struktur und Systeme, die dem ressourcenorientierten Ansatz zuzuordnen waren.<sup>20</sup> Die Kombination beider Ansätze schaffte die Verbindung zwischen dem Unternehmen und dem Unternehmensumfeld.<sup>21</sup>

---

<sup>14</sup> Vgl. <https://www.duden.de/rechtschreibung/vorausschauend>; zuletzt abgerufen am 9. April 2023 um 9 Uhr

<sup>15</sup> Vgl. <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/fristigkeit-33240/version-256767>, Revision von Fristigkeit vom 15. Februar 2018 - 15:02; zuletzt abgerufen am 6. September 2023 um 16.30 Uhr

<sup>16</sup> Vgl. Heimer, P./Sichler, R., Strategie, Organisation, Personal, Führung (2012), Facultas Verlags- und Buchhandels AG, Wien, S. 73

<sup>17</sup> Vgl. Mayrhofer, W./Furtmüller, G./Kasper, H., Personalmanagement-Führung-Organisation (2015) 5. Auflage, Linde Verlag Ges.m.b.H., Wien, S. 213

<sup>18</sup> Ebd. S. 214ff

<sup>19</sup> Ebd. Heimer/Sichler, S. 81

<sup>20</sup> Ebd.

<sup>21</sup> Grant, R.M./Nippa, M., Contemporary Strategy Analysis, 7th ed. (2010) Chichester

Die wesentliche Grundannahme des ressourcenorientierten Ansatzes war, dass der Erfolg eines Unternehmens davon abhing, inwieweit dieses über strategische Ressourcen und Kompetenzen verfügte.<sup>22</sup> Diese umfassten die materiellen, immateriellen und „HR-/Mitarbeitendenressourcen“.<sup>23</sup>

Das strategische Management fand in der Regel auf der obersten Unternehmensebene statt, wirkte jedoch auf zumindest zwei weiteren Ebenen. Einerseits auf der mittleren inneren Ebene, welche Fragen der Organisationsstruktur und Beziehungen behandelte, andererseits auf der untersten Ebene, auf welcher funktionale Teilstrategien wie jene der Personalstrategie angesiedelt waren.<sup>24</sup> Oftmals gab es auch unterschiedliche Ableitungen zu der beschriebenen Regel. Existieren Personal- und Unternehmensstrategien parallel und unabhängig voneinander, konnte dies auf eine fehlende Integration und fehlende vertikale Strategieabstimmung hindeuten.<sup>25</sup> Gleichfalls bestanden jedoch auch Personalstrategien als ein integraler und gleichberechtigter Teil der Unternehmensstrategie, welche Letzte nachhaltig beeinflusste.<sup>26</sup>

Auch wenn der ressourcenorientierte Ansatz nur eine von verschiedenen Strategieschulen darstellte, war er von überwältigender Bedeutung für das strategische Personalmanagement.<sup>27</sup> Er berücksichtigte:

1. die historische Entwicklung des Unternehmens und seiner Mitarbeiterschaft und betonte
2. neben strategischen Inhalten die Rolle von Prozessen des strategischen Managements sowie unterstrich
3. die Bedeutung interner Ressourcen.<sup>28</sup> Damit verbunden war von Interesse, welche Arten von Ressourcen einer Organisation zur Verfügung standen.<sup>29</sup>

---

<sup>22</sup> Ebd. Heimer/Sichler (2012), S. 85, aus Barney. J.B., Firm resources and competitive advantage (1991) Journal of Management 17(1), S. 99 bis 120 sowie aus Peteraf, M.A., The cornerstones of competitive advantage: A resourcebased view (1993) Strategic Management Journal, 14, S. 179 bis 191

<sup>23</sup> Ebd. Heimer/Sichler, S. 85

<sup>24</sup> Ebd. S. 311

<sup>25</sup> Ebd. S. 312, aus Scholz, C., Personalmanagement, 3rd ed. (1993) München

<sup>26</sup> Ebd.

<sup>27</sup> Ebd.

<sup>28</sup> Ebd. S. 313, aus Boxal P. The strategic HRM debate and the resource-based view of the firm (1996) HRM Journal, 6(3), S. 59 bis 75

<sup>29</sup> Ebd. Heimer/Sichler, S. 313

Der StRH Wien hielt dazu fest, dass die Summe aus immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Jahr 2022 rd. 6,24 Mrd. EUR betrug. Sie hatte damit einen Anteil von rd. 81,6 % an der Bilanzsumme der Gesellschaft. Der Personalaufwand betraf im selben Jahr mit rd. 569 Mio. EUR rd. 40,9 % der Gesamtaufwendungen (inkl. Abschreibungen). Aus Sicht des StRH Wien war die Gesellschaft daher hinsichtlich ihrer materiellen, immateriellen und Mitarbeitendenressourcen als ressourcenintensiv zu beurteilen.

Ausgehend von der Fragestellung des Prüfungsersuchens und der Beurteilung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG als ressourcenintensives Unternehmen prüfte der StRH Wien die strategischen Vorgaben für das Personal, deren Planungszeiträume sowie die Planzahlen für den langfristigen Personalbedarf. Letzter stellte für den StRH Wien eine unerlässliche Kennzahl für die interne Analyse der strategischen Ausgangsposition dar. Sie umfasste interne Faktoren wie beispielsweise künftige Streckenerweiterung und die demografische Entwicklung im Unternehmen. Als externe Faktoren für die Analyse des künftigen Personalbedarfes waren exemplarisch das Unternehmensumfeld sowie die demografische Bevölkerungsentwicklung zu nennen.

### 3.9.2 Strategische Vorgaben für das Personal

Die Strategie des WIENER STADTWERKE-Konzerns bildete den übergeordneten Rahmen für die grundsätzlichen strategischen Vorgaben der WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Basierend auf der „Vision 2048“ hatte die Gesellschaft ihre „Strategie 2028“ erstellt, deren Ziele sie mittels einer BSC steuerte. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG hatte im Jahr 2019 ihr erstes sogenanntes „Strategiebooklet“ erstellt und im Jahr 2021 überarbeitet. Inhalt des „Strategiebooklets“ waren im Wesentlichen die von der Gesellschaft definierten zehn Strategiefelder ihrer „Strategie 2028“. Daneben bestanden Teilstrategien wie jene für das Personal. Diese, die sogenannte „Big Picture HR-Strategie 2022“, hatte die Gesellschaft im Jahr 2018 erarbeitet und mit 1. Jänner 2019 in Kraft gesetzt. Die Gesamtheit aller strategischen und operativen Ziele sowie die diesbezüglichen Prozesse, Maßnahmen und Kennzahlen etc. war das sogenannte „Integrierte Managementsystem“ der WIENER LINIEN GmbH & Co KG (s. dazu auch Frage 23).

Der StRH Wien stellte dazu fest, dass im „Strategiebooklet“ für die „Strategie 2028“ v.a. die zwei Strategiefelder „MitarbeiterInnen-Arbeitswelt-Unternehmenskultur-Vernetzung“ so-

wie „Wahrnehmung/Präsenz/Image“ personalrelevante Inhalte umfassten. Während Erstes im Wesentlichen die Förderung und Bindung von Mitarbeitenden zum Ziel hatte, ging es im Zweiten v.a. um die Stärkung und Weiterentwicklung der „Arbeitgeberinnenmarke“.

Die „Big Picture HR-Strategie 2022“ als Ergänzung zur „Unternehmensstrategie 2028“ umfasste die drei strategischen HR-Ziele „Arbeitswelt der Zukunft“, „Positionierung HR“ sowie „Employer Branding“. Alle drei strategischen Ziele waren jeweils mit vier Subzielen versehen. Das strategische HR-Ziel „Arbeitswelt der Zukunft“ umfasste die Subziele „Organisation der Zukunft“, „Chance und neue Führung“, „Performance Management“ sowie „Flexible Rahmenbedingungen“. Das strategische HR-Ziel „Positionierung HR“ umfasste die Subziele „Services“, „Gesundheitsmanagement“, „Netzwerk“ und „Kultur“. Das strategische HR-Ziel „Employer Branding“ umfasste die Subziele „Zukunft von Recruiting“, „Fachkräfte und Mitarbeitende der Zukunft“, „Aus- und Weiterbildung“ sowie „Digitale Bildung und Wissenstransfer“.

Die Schnittmenge zwischen der „Strategie 2028“ und der „Big Picture HR-Strategie 2022“ waren im Wesentlichen die Hauptziele, deren Ausgestaltung in Zweiter konkretisiert worden war. Die Hauptziele waren u.a. auch Teil der BSC der Gesellschaft. Der StRH Wien stellte dazu fest, dass auf strategischer Ebene rein qualitative Ziele definiert waren. Daraus abgeleitete quantitative Messgrößen waren auf operativer Ebene definiert.

### 3.9.3 Planungszeiträume und Planzahlen für den künftigen Personalbedarf

Die jährliche Personalplanung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG bestand für den gesamten Betrachtungszeitraum als Prozess „Personal Planen“ bzw. ab August 2021 in der aktuellen Version als Prozess „Personal mengenmäßig planen“. Der Prozess „Personal mengenmäßig planen“ regelte den Ablauf und legte die Verantwortlichkeiten für die Personalplanung (VZÄ und Köpfe) für das nächste Wirtschaftsjahr (als Basis für die Wirtschaftsplanung) fest. Ab dem Jahr 2023 war auch der Prozess „Strategische Personalplanung erheben“ mittels Prozessmanagementtool verabschiedet. Dieser Prozess definierte die Prozessschritte für die Zehnjahresplanung, mit dem die WIENER LINIEN GmbH & Co KG den Personalbedarf auf Professionsgruppenebene (in VZÄ) ab dem Jahr 2021 erhoben hatte.

Der StRH Wien prüfte vertiefend die Planzahlen für den Fahrdienst im Rahmen der jährlichen Personalbedarfsplanung. Diese erfolgte bis zum Jahr 2021 im Wesentlichen auf der

klassischen Dienstpostenplanung. Das heißt, ausgehend von den aktuellen Personalplanzahlen erfolgten Änderungen im Zusammenhang mit dem Streckennetz, die sich aus dem geänderten Angebotsplan der WIENER LINIEN GmbH & Co KG ergaben. Berechnungen mit Schichtplänen gab es für einzelne Bereiche, sonstige Korrekturen umfassten Überstunden bzw. offen zu besetzende Funktionen.

Ab dem Jahr 2021 erfolgte die jährliche Personalbedarfsplanung erstmals auf rein budgetwirksamer VZÄ-Basis. Ausgehend von den Planschichten pro Jahr je Fahrmodus berücksichtigte die Planung die Absenzen pro Jahr (Urlaube, Krankenstände etc.), die voraussichtlichen Linienänderungen aufgrund der Angebotsplanung, Überstunden und sonstige allfällige Korrekturen. Das Ergebnis der mengenmäßigen Personalplanung floss hernach in die mehrjährige Erfolgs- und Wirtschaftsplanung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG ein. Die von der Gesellschaft übermittelten Berechnungen waren für den StRH Wien nachvollziehbar und plausibel.

### 3.9.4 Mehrjahresplanung im Rahmen des jährlichen Wirtschaftsplanes

Der StRH Wien überprüfte weiters, inwieweit die Hochrechnung des künftigen Personalaufwandes im Rahmen der Mehrjahresplanung auf den Personalbedarfsplanwerten basierte. Die Mehrjahresplanung erfolgte jährlich und umfasste als Planungszeiträume das unmittelbar folgende Wirtschaftsjahr sowie die daran anschließenden weiteren fünf Wirtschaftsjahre, also insgesamt sechs Jahre. Die Berechnung des Personalaufwandes für das kommende Wirtschaftsjahr erfolgte durch die Valorisierung der Prognose des aktuellen Jahres mittels Personalindex in %. Für die darauf folgenden weiteren fünf Wirtschaftsjahre erfolgte ebenfalls eine Valorisierung mit einem einheitlichen Personalindex in %. Bei den daraus hochgerechneten Personalaufwendungen für die Folgejahre wurden noch zentral und dezentral gemeldete Maßnahmen und Personalplanungen berücksichtigt, die jedoch von ihrem Anteil im einstelligen Prozentbereich der gesamten Personalaufwendungen lagen.

Der StRH Wien überprüfte die ihm übermittelten Berechnungen und stellte dazu fest, dass es sich im Wesentlichen um eine aggregierte Hochrechnung auf Unternehmensebene handelte, die je weiter sie in der Zukunft lag, auch volatiler wurde. Er stellte jedoch auch fest, dass das Delta zwischen Mehrjahresplanung und den jährlich rollierenden bzw. aktualisierten Planwerten über den gesamten Betrachtungszeitraum hinweg unter 1 % p.a. lag. Da die Mehrjahresplanung im Rahmen des jährlichen Wirtschaftsplanes eine „Bottom-up-

Hochrechnung“ darstellte, ermöglichte sie keine Aussage zu der Entwicklung der Personalzahlen in den einzelnen Bereichen des Unternehmens.

### 3.9.5 Strategische Zehnjahresplanung

Ab dem Jahr 2021 führte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG erstmals jährlich eine Zehnjahresplanung durch. Ausgangsbasis dafür war die Personalplanung für das Folgejahr bzw. ab dem Doppelbudget für die zwei jeweils nächsten Folgejahre. Die daran anschließenden drei Jahre beinhalteten bereits detaillierte Annahmen zum Netzwachstum und zur Intervallplanung. Die Jahre sechs bis zehn basierten auf Annahmen zur Entwicklung der einzelnen Hauptabteilungen bzw. Geschäftsbereiche. Auch hier stieg die Volatilität, je weiter die Annahmen in der Zukunft lagen. Der Prozess unterlag jedoch einer kontinuierlichen Verbesserung der unterschiedlichen Prämissen (Fluktuation, Pension, natürliche Maßnahmen und Entwicklung in den einzelnen Geschäftsbereichen). Entscheidend dabei war, dass die Zehnjahresplanung erstmals in einer Langfristbetrachtung nicht nur die Entwicklung des künftigen Personalbedarfes darstellte, sondern aufgrund der berücksichtigten Prämissen (Fluktuation, Pensionen etc.) auch eine Aussage über die der Organisation künftig zur Verfügung stehenden Personalressourcen ermöglichte. Anhand der Entwicklung der errechneten Plan- und Istwerte konnte die Gesellschaft somit das Delta der zusätzlich benötigten VZÄ in den einzelnen Bereichen errechnen und daraus entsprechende langfristige Maßnahmen des Recruitings ableiten bzw. künftig erforderliche Maßnahmen antizipieren. Die operative Umsetzung der Personalbewirtschaftung prüfte der StRH Wien weiter unten (s. v.a. Fragen 23 und 24).

### 3.9.6 Beurteilung durch den StRH Wien

Ab dem Jahr 2019 lag eine übergeordnete langfristige Unternehmensstrategie vor, welche auch strategische Zielvorgaben für das Personal umfasste. Ab demselben Jahr bestand auch eine Personalstrategie als zusätzliche Teilstrategie für einen Zeitraum von drei Jahren. Die Schnittmenge beider Strategien waren die übergeordneten Personalziele, welche in der Personalstrategie vertiefend konkretisiert waren. Beide Strategien definierten rein qualitative Ziele, umfassten aber keine Planungsgrößen oder konkrete Inhalte zur Personalressourcen- bzw. Personalbeschaffung.

Die Personalplanung war über einen Prozess definiert und erfolgte ab dem Jahr 2021 erstmals auf rein VZÄ-wirksamer Budgetbasis. Die Personalplanzahlen dienten als Basis für die Berechnung des Personalaufwandes im Rahmen der Erstellung des Wirtschaftsplanes für das kommende Wirtschaftsjahr. Die Berechnung des Personalaufwandes der darauf

folgenden weiteren fünf Planjahre erfolgte im Wesentlichen als Hochrechnung anhand eines Valorisierungsschlüssels. Ab dem Jahr 2021 führte die Gesellschaft jährlich eine Zehnjahresplanung durch. Diese ermöglichte sowohl eine Aussage zur künftigen Entwicklung der Planzahlen aufgrund des zu erbringenden Outputs als auch der Entwicklung der prognostizierten Istzahlen und somit welche Ressourcen der Gesellschaft künftig zur Verfügung stünden. Der StRH Wien beurteilte die Personalstrategie ab dem Jahr 2019 in Kombination mit der Zehnjahresplanung ab dem Jahr 2021 als langfristig und vorausschauend. Für den Betrachtungszeitraum davor war eine solche Personalstrategie in Kombination mit einer Zehnjahresplanung nicht feststellbar.

#### **Empfehlung:**

Der StRH Wien empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, das errechnete Zahlenwerk aus der Zehnjahresplanung in die mehrjährige Berechnung des Personalaufwandes im Rahmen des Wirtschaftsplanes überzuleiten. Damit wäre einerseits sichergestellt, dass auch bei der Berechnung der Personalaufwendungen in der Mehrjahresbetrachtung Prämissen wie Fluktuation oder Pensionierungen berücksichtigt wären. Andererseits würde dies in der Mehrjahresbetrachtung eine Verschränkung zwischen Mengen- und Wertangaben sicherstellen.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

### **3.10 Frage 22: „Worauf ist der Personalmangel bei den Wiener Linien zurückzuführen?“**

#### **3.10.1 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen**

Der Personalmangel der WIENER LINIEN GmbH & Co KG war nicht als singuläres Phänomen zu betrachten. Ein „ibw-Forschungsbericht“ zum „Arbeits- und Fachkräftebedarf/-mangel“ aus dem Jahr 2023 hielt dazu fest, dass sich zum Zeitpunkt April 2023 trotz konjunktureller Abschwächung und der negativen Folgen des Angriffs Russlands auf die

Ukraine der Arbeits- und Fachkräftemangel in Österreich auf sehr hohem Niveau befand.<sup>30</sup> Von den rd. 5.100 befragten Unternehmen gaben rd. 82 % an, dass sie vom Mangel an Arbeits- und Fachkräften (in irgendeiner Form) betroffen waren.<sup>31</sup> Davon rd. 29 % sehr stark, weitere rd. 33 % eher stark.<sup>32</sup>

Bei der Einschätzung der Unternehmen zum Arbeits- und Fachkräftemangel nach Sparten zeigte sich, dass die Sparte „Transport und Verkehr“ - als eine von sechs Sparten - nach der Sparte „Tourismus und Freizeitwirtschaft“ auf Platz 2 lag. Die befragten Unternehmen der Sparte „Transport und Verkehr“ bewerteten den Mangel mit rd. 36 % als sehr stark, weitere 38 % als eher stark.<sup>33</sup>

Die weitere Differenzierung nach Branchen - der eher groben Kategorisierung nach Sparten - zeigte, dass die Branche „Transport, Verkehr, Reinigung und Sicherheit“ - als eine von 16 Branchen - auf Platz 6 hinter (1) der „Gastronomie und Hotellerie“, (2) der „Herstellung von Nahrungsmitteln“, (3) der „Herstellung von elektrischen und elektronischen Geräten inkl. Medizintechnik“, (4) dem „Gesundheits- und Sozialwesen“ und (5) dem „Bau- und Bau- nebengewerbe“ lag. Die Einschätzung der Stärke des Arbeits- und Fachkräftemangels der Branche „Transport, Verkehr, Reinigung und Sicherheit“ wurde mit rd. 32 % sehr stark und mit rd. 39 % als eher stark bewertet und lag damit noch immer bei mehr als  $\frac{2}{3}$  der befragten Unternehmen.<sup>34</sup>

Bei der gesamtheitlichen Einschätzung des Arbeits- und Fachkräftemangels nach Bundesländern lag Wien zwar auf dem letzten Platz, jedoch wurde dieser dennoch mit rd. 22 % als sehr stark und weiteren rd. 34 % als eher stark bewertet und lag damit bei über der Hälfte der befragten Unternehmen.<sup>35</sup>

Die Einschätzung des Arbeits- und Fachkräftemangels nach Unternehmensgröße zeigte deutlich, dass bei Unternehmen mit mehr als 250 Beschäftigten der Mangel - mit rd. 29 %

---

<sup>30</sup> Vgl. Dornmayr, H./Riepl, M. Unternehmensbefragung zum „Arbeits- und Fachkräftebedarf/-mangel“, Arbeitskräftesradar 2023 (2022) „ibW-Forschungsbericht“ Nr. 215 im Auftrag der WKO, ibW, Wien

<sup>31</sup> Ebd. S. 1

<sup>32</sup> Ebd. S. 4

<sup>33</sup> Ebd. S. 5

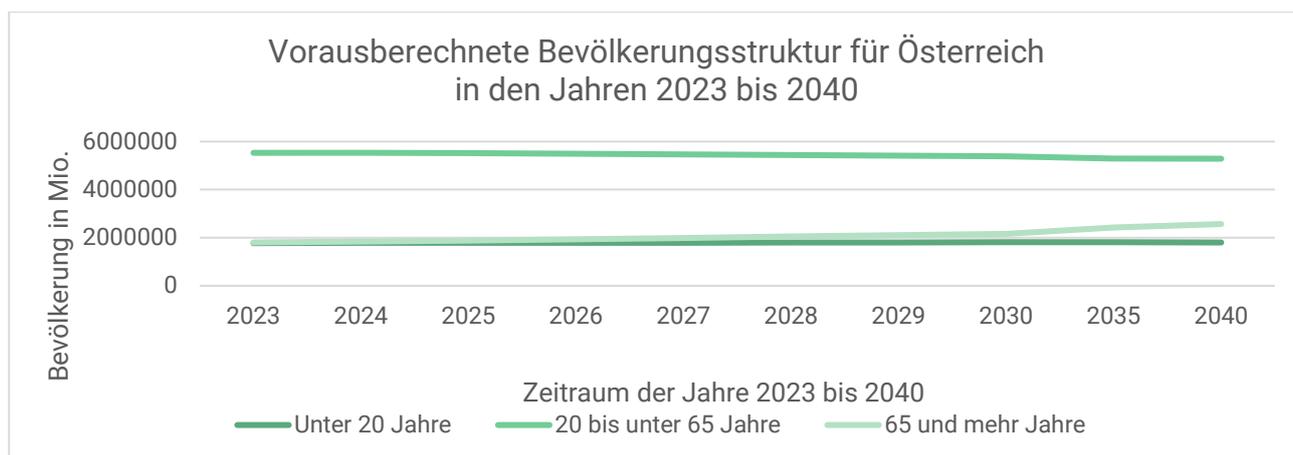
<sup>34</sup> Ebd. S. 7

<sup>35</sup> Ebd. S. 8

sehr stark sowie weiteren 54 % eher stark - am ausgeprägtesten war.<sup>36</sup> Zum Befragungszeitpunkt beantworteten rd. 63 % der befragten Unternehmen, dass sie offene Stellen für Fachkräfte<sup>37</sup> hätten.<sup>38</sup>

Als einen der wesentlichen Einflussfaktoren für die Entwicklung des Arbeits- und Fachkräftemangels nannte die Studie den demografischen Druck auf das Arbeitskräfteangebot. Dieser war einerseits durch die zuletzt gesunkene und weiter stagnierende Zahl der Berufseinsteigerinnen bzw. Berufseinsteiger („20-Jährige“) und andererseits auf die steigende Zahl der Berufsaussteigerinnen bzw. Berufsaussteiger (Pensionistinnen bzw. Pensionisten) zurückzuführen.<sup>39</sup> Die aktuelle Hauptprognose der Bevölkerungsentwicklung der STATISTIK AUSTRIA zeigte dazu folgendes Bild bis zum Jahr 2040:

Abbildung 3: Vorausberechnete Bevölkerungsstruktur für Österreich in den Jahren 2023 bis 2040



Quelle: STATISTIK AUSTRIA, Bevölkerungsprognose 2022 (gerundete Ergebnisse), erstellt am 20. Dezember 2022<sup>40</sup>, Darstellung: StRH Wien

Ausgehend vom Jahr 2023 würde die Anzahl der „20-Jährigen bis unter 65-Jährigen“ von rd. 5,53 Mio. Personen auf rd. 5,29 Mio. Personen im Jahr 2040 sinken. Dies entspräche einer sinkenden Beschäftigtenzahl von rd. 244.000 Personen bzw. rd. -4,4 %. Im selben Zeitraum würde die Zahl der Personen ab 65 Jahren von rd. 1,80 Mio. Personen auf rd. 2,57 Mio. Personen steigen und damit eine Zunahme von rd. 764.000 Personen bedeuten.

<sup>36</sup> Ebd. S. 10

<sup>37</sup> Fachkräfte = alle Beschäftigten mit Ausnahme von Hilfskräften

<sup>38</sup> Ebd. S. 11

<sup>39</sup> Ebd. S. 19

<sup>40</sup> Vgl. <https://www.statistik.at/statistiken/bevoelkerung-und-soziales/bevoelkerung/demografische-prognosen/bevoelkerungsprognosen-fuer-oesterreich-und-die-bundeslaender>, zuletzt abgerufen am 14. September 2023 um 11 Uhr

Damit stünden dem Arbeitsmarkt weniger Personen zur Verfügung als im Jahr 2023. Dies trotz eines prognostizierten Bevölkerungswachstums von ursprünglich rd. 9,10 Mio. Personen im Jahr 2023 auf rd. 9,70 Mio. Personen im Jahr 2040.

In der Betrachtung der Bevölkerungsprognose für das Bundesland Wien würde der Bevölkerungsstand von rd. 1,98 Mio. Personen im Jahr 2023 auf 2,18 Mio. Personen bzw. um rd. 10 % im Jahr 2040 steigen.<sup>41</sup> Der Anteil Wiens am prognostizierten österreichweiten Bevölkerungswachstum würde somit rd. 37 % betragen und nach Ansicht des StRH Wien den Arbeits- und Fachkräftemangel gegenüber den anderen Bundesländern verringern. Gleichzeitig war aber auch davon auszugehen, dass mit dem weiteren Zuzug von rd. 200.000 Personen nach Wien bis zum Jahr 2040 der Druck auf den ÖPNV zunehmen werde. Dies würde nach Ansicht des StRH Wien wiederum zu einer erhöhten Arbeits- und Fachkräftenachfrage bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG als systemrelevantes Unternehmen führen.

Ein weiterer Trend lt. „ibw-Forschungsbericht“ war jener der Teilzeitbeschäftigung, welche bereits 25 % der befragten Unternehmen stark und weitere 35 % eher spüren würden.<sup>42</sup> Schließlich hatte der Forschungsbericht auch die Bereitschaft von Unternehmen erfragt, den Arbeits- und Fachkräftemangel durch Fachkräfte aus Drittstaaten (Nicht-EU-Staaten) abzudecken. Diese lag bei rd. 46 % der Unternehmen.<sup>43</sup> Die größten Hürden sahen die Unternehmen jedoch bei den mangelnden Deutschkenntnissen der Interessentinnen bzw. Interessenten, dem bürokratischen Aufwand bei der Beschäftigung von Nicht-EU-Bürgerinnen bzw. Nicht-EU-Bürgern sowie der Arbeitserlaubnis für diese.<sup>44</sup>

### 3.10.2 Ursachen des Personalmangels lt. WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG gab - unabhängig von den Ergebnissen des oben genannten Forschungsberichtes - ebenfalls den anstehenden Generationenwechsel in Kombination mit den rasanten Entwicklungen am Arbeitsmarkt als wesentliche Gründe für den Personalmangel an. In der Detailanalyse des Istzustandes führte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG v.a. folgende Gründe an:

---

<sup>41</sup> Vgl. STATISTIK AUSTRIA, Bevölkerungsprognose 2022 (gerundete Ergebnisse), erstellt am 20. Dezember 2022, <https://www.statistik.at/statistiken/bevoelkerung-und-soziales/bevoelkerung/demografische-prognosen/bevoelkerungsprognosen-fuer-oesterreich-und-die-bundeslaender>, zuletzt abgerufen am 14. September 2023 um 12.30 Uhr

<sup>42</sup> Ebd. Dornmayr/Riepl 2022, S. 31 bis 32

<sup>43</sup> Ebd. S. 33

<sup>44</sup> Ebd. S. 36

- Den demografischen Wandel und hohe Pensionsabgänge in der Gesellschaft,
- das wachsende Angebot und dadurch zusätzlich benötigte Mitarbeitende,
- den unerwartet schnellen wirtschaftlichen Aufschwung und den daraus resultierenden Arbeitskräftemangel,
- die gestiegenen Erwartungen an die Arbeitgebenden und die höhere Wechselbereitschaft insbesondere bei jüngeren Mitarbeitenden,
- den spürbaren Trend zur Teilzeitbeschäftigung,
- die veränderte Erwartungshaltung an den Job und seine Rahmenbedingungen (insbesondere Arbeitsausmaß, Arbeitszeiten und Wochenend- bzw. Nachtdienste), wodurch viele Berufe der WIENER LINIEN GmbH & Co KG aufgrund des 24-Stunden-Betriebes weniger attraktiv würden,
- ebenfalls die geringere Bereitschaft zu Überstunden und Schichtdiensten sowie
- die mangelnde Qualifikation und fehlende Deutschkenntnisse bei den Bewerberinnen bzw. Bewerbern.

Zusammenfassend war festzustellen, dass sich die Gründe für den Personalmangel lt. WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit den Ergebnissen der „ibw-Forschungsstudie“ weitgehend deckten. Davon unabhängig prüfte der StRH Wien für ihn weitere mögliche Ursachen für den Personalmangel im Betrachtungszeitraum der Jahre 2017 bis 2022.

### 3.10.3 Prüfung weiterer möglicher Ursachen für den Personalmangel

Zur demografischen Entwicklung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG stellte der StRH Wien fest, dass sich die Alterspyramide im Betrachtungszeitraum in Richtung der „unter 40-Jährigen“ verschoben hatte. Dies hatte zu einer Verjüngung der Belegschaft geführt und zeigte sich auch bei der Entwicklung des Durchschnitts- und Medianalters. Beide Werte waren in der Betrachtung des gesamten Unternehmens von 43 bzw. 45 Jahren im Jahr 2017 auf rd. 42,3 bzw. 42 Jahre im Jahr 2022 gesunken. In der Einzelbetrachtung des Fahrdienstes verzeichneten die Bereiche U-Bahn und Bus wiederum einen leichten Anstieg des Durchschnitts- und Medianalters. Der Fahrdienst gesamt (U-Bahn, Straßenbahn und Bus) lag dennoch mit rd. 41,9 bzw. 41 Jahren im Jahr 2022 unter dem Durchschnitts- und Medianalter des gesamten Unternehmens. Der StRH Wien hielt auch fest, dass die Altersgruppe der „50plus-Jährigen“ zum Zeitpunkt der gegenständlichen Prüfung einen großen Anteil der Unternehmensbelegschaft darstellte. Dies würde in den kommenden zehn Jahren aufgrund von Pensionsabgängen zu einem hohen Arbeitskräftebedarf führen.

Der StRH Wien prüfte weiterführend die Abgänge aus dem Unternehmen als Ursache für den Personalmangel. Die Ruhestandsversetzungen verzeichneten im Jahr 2021 einen leichten Anstieg zu den Vorjahren, blieben aber ansonsten konstant im Durchschnitt. Dieser lag im Betrachtungszeitraum bei durchschnittlich 177 Personen pro Jahr. Bei den natürlichen Ursachen (Pensionierung oder Tod) stellte der StRH Wien v.a. in den Jahren 2021 und 2022 einen Anstieg fest. Dieser lag zuletzt bei 104 Personen und war vom Jahr 2017 auf das Jahr 2022 um rd. 86 % bzw. 48 Personen gestiegen. Die Entwicklung der Abgänge aufgrund von Austritten verzeichnete einen hohen Anstieg im Betrachtungszeitraum und war für den StRH Wien eine wesentliche Ursache für den Personalmangel. Die vertiefende Analyse dazu erfolgte in der Beantwortung der Frage 25.

Zur Entwicklung der Krankenstände im Betrachtungszeitraum stellte der StRH Wien fest, dass die durchschnittlichen Krankenstandstage pro Mitarbeitenden bis auf die Hauptabteilung „Markt/Kundin bzw. Kunde“ in allen anderen Hauptabteilungen gesunken waren. Die durchschnittlichen Krankenstandstage ohne bzw. mit Kur lagen im Jahr 2022 bei rd. 23,1 bzw. 23,6 Tagen. Im Vergleich innerhalb der WIENER LINIEN GmbH & Co KG verursachten die Hauptabteilungen „Markt/Kundin bzw. Kunde“ sowie „Betriebsmanagement“ und „Fahrzeugtechnik“ hohe Krankenstände. Im Fahrdienst sanken die Krankenstandstage in den Bereichen U-Bahn und Bus. Im Bereich Straßenbahn erhöhten sich die Krankenstandstage ohne bzw. mit Kur von rd. 23,6 bzw. 24,4 Tagen im Jahr 2017 auf rd. 28,4 bzw. 28,9 Tage im Jahr 2022. Dadurch stiegen für den gesamten Fahrdienst die durchschnittlichen Krankenstandstage ohne bzw. mit Kur auf rd. 25,2 bzw. 25,8 Tage und lagen über den Werten des gesamten Unternehmens. Der StRH Wien hielt dazu fest, dass, auch wenn die WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Betrachtungszeitraum durch die Verankerung von Krankenrückkehrgesprächen Maßnahmen gesetzt hatte, um die durchschnittlichen Krankenstandstage zu verringern, diese v.a. in den drei oben genannten Hauptabteilungen weiterhin hoch waren.<sup>45</sup> Gleichzeitig hielt der StRH Wien auch fest, dass gerade in der Hauptabteilung „Betriebsmanagement“, die u.a. den Fahrdienst umfasste, im Jahr 2022 rd. 57 % aller in der WIENER LINIEN GmbH & Co KG getätigten Überstunden erfolgt und diese im Vergleich vom Jahr 2017 auf das Jahr 2022 um rd. 14 % gestiegen waren. Für den Fahrdienst (U-Bahn, Straßenbahn und Bus) selbst betrug der Anstieg der Überstunden vom Jahr 2017 auf das Jahr 2022 rd. 39 %.

---

<sup>45</sup> Vgl. dazu Krankenstandstage pro erwerbstätiger Person (Durchschnitt) im Jahr 2022: 14,9 Tage; Primärquelle: Dachverband der Sozialversicherungsträger, zuletzt abgerufen am 2. November 2022 um 12 Uhr unter <https://www.statistik.at/statistiken/arbeitsmarkt/arbeit-und-gesundheit/krankenstaende>

Schließlich prüfte der StRH Wien die Entwicklung des Personalunterstandes innerhalb der WIENER LINIEN GmbH & Co KG sowie gesondert für den Fahrdienst. Er stellte dabei fest, dass der Fahrdienst (U-Bahn, Straßenbahn und Bus) über den gesamten Betrachtungszeitraum einen erhöhten Personalunterstand auswies. Für den StRH Wien stellte auch dies eine weitere Ursache für den Personalmangel dar. Die vertiefende Prüfung dazu erfolgte in der Beantwortung der Frage 24.

### 3.10.4 Beurteilung durch den StRH Wien

Grundsätzlich war der Personalmangel der WIENER LINIEN GmbH & Co KG kein singuläres Phänomen, sondern im Zusammenhang mit den Veränderungen des Arbeitsmarktes aufgrund der demografischen Entwicklung, den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie den veränderten Bedürfnissen der Arbeitnehmerinnen bzw. Arbeitnehmer zu betrachten. Insofern beeinflussten diese Veränderungen auch die Personalsituation bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wie gleichfalls in Unternehmen der gleichen Branche bzw. anderer Branchen. Bei der tiefergehenden Analyse der möglichen Ursachen für den Personalmangel bei der Gesellschaft stellte der StRH Wien jedoch fest, dass in den Jahren 2021 und 2022 die Dienstbeendigungen durch natürliche Abgänge (Pensionen oder Tod) erhöht waren. Eine wesentliche Feststellung für den StRH Wien war auch, dass die Personalabgänge aufgrund von Austritten im Betrachtungszeitraum stark angestiegen waren (s. Punkt 3.13.2, Frage 25). Bei den durchschnittlichen Krankenstandstagen stellte der StRH Wien fest, dass diese im Betrachtungszeitraum sanken, jedoch weiterhin auf hohem Niveau lagen. Maßgeblich für Letzteres waren drei Hauptabteilungen. In einer davon, der Hauptabteilung „Betriebsmanagement“, die auch den Fahrdienst (U-Bahn, Straßenbahn und Bus) umfasste, waren rd. 57 % aller Überstunden der WIENER LINIEN GmbH & Co KG angefallen. Schließlich prüfte der StRH Wien die Entwicklung des Personalunterstandes im gesamten Betrieb sowie gesondert im Fahrdienst. Er stellte v.a. für Letzteren fest, dass dieser im gesamten Betrachtungszeitraum einen erhöhten Personalunterstand auswies (s. Punkt 3.12, Frage 24). Der StRH Wien konnte mit den ihm vorliegenden Auswertungen jedoch keine Aussage über das Zusammenwirken von Personalunterstand, Überstunden und Krankenstandstagen treffen.

**Empfehlung:**

Der StRH Wien empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, v.a. für den Fahrdienst zu analysieren, ob zwischen Personalunterstand, Überstunden und Krankenstandstagen ein Ursache-Wirkungs-Zusammenhang bestand.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

### 3.10.5 Prognostizierte Entwicklung bis zum Jahr 2031

Im August 2023 ging die WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit einer Reihe von Pressemitteilungen im Zusammenhang mit den Intervallverdichtungen und den Ausbildungsmaßnahmen der Gesellschaft an die Öffentlichkeit.<sup>46</sup> Dabei teilte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG auch mit, dass die Gesellschaft bis zum Jahr 2031 von einem zusätzlichen Personalbedarf von rd. 7.000 neuen Mitarbeitenden in allen Fachbereichen ausgehe. Bei einem Personalstand von rd. 8.700 Mitarbeitenden<sup>47</sup> Ende des Jahres 2022 entspräche dies rd. 80 % neu einzustellendem Personal.

Der StRH Wien wies im Zusammenhang mit dem prognostizierten Personalbedarf bis zum Jahr 2031 auf das sich weiter verringernde Arbeitskräfteangebot - wie oben erläutert - hin.

**Empfehlung:**

Der StRH Wien empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, gemäß dem prognostizierten Bedarf zeitgerecht Maßnahmen zur Rekrutierung des erforderlichen Personals zu setzen.

<sup>46</sup> Vgl. <https://wien.orf.at/stories/3219041/> sowie <https://www.derstandard.at/story/3000000182043/wiener-linien-zu-schulbeginn-wieder-mit-dichteren-intervallen-unterwegs>, zuletzt abgerufen am 14. September 2023 um 14 Uhr

<sup>47</sup> Stand 31. Dezember 2022: 8.659 Mitarbeitende

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

### **3.11 Frage 23: „Welche Maßnahmen wurden gesetzt, um dem Personalmangel entgegenzuwirken und haben diese Maßnahmen Wirkung entfaltet?“**

#### **3.11.1 Mittel- bis langfristige Maßnahmen**

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG hatte, basierend auf den weiter oben genannten strategischen Vorgaben für das Personal (s. dazu Frage 21), konkrete Maßnahmen gesetzt, mit welchen v.a. die Ausbildung, die Qualifikation und die Wissensweitergabe verbessert werden sollten. Beispiele dafür waren die Steuerung mittels des Ausbildungsprogrammes der WIENER LINIEN-Akademie, die Neugestaltung des „Onboarding“-Prozesses oder die zusätzliche Errichtung einer neuen Lehrwerkstätte für 82 zusätzliche Lehrlinge pro Jahr. Mit Letzterer sollten ab dem Jahr 2023 in Summe rd. 480 Lehrlinge pro Jahr ausgebildet werden. Eine weitere mittel- bis langfristige Maßnahme war das mit Dezember 2022 gestartete einjährige Pilotprojekt zur Flexibilisierung der Arbeitszeit (Stichwort Vier-Tage-Woche).

#### **3.11.2 Kurzfristige Maßnahmen**

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG listete dem StRH Wien eine Auswahl an konkreten Maßnahmen im Zeitraum vom Jahr 2017 bis Mitte des Jahres 2023 auf. Von den 70 aufgelisteten Maßnahmen waren rd. 30 grundsätzliche HR-bezogene Projekte und die restlichen rd. 40 Projekte konkrete Maßnahmen, um dem Personalmangel entgegenzuwirken. Von Letzteren fielen zehn Projekte in den Zeitraum vom Jahr 2017 bis zum Jahr 2020. Im Jahr 2021 wurden sieben Projekte abgewickelt, der Rest fand im Jahr 2022 statt.

Auch wenn in den Jahren 2017 bis 2021 bereits Maßnahmen v.a. zur Stärkung und zum Attraktivieren der „Arbeitgeberinnenmarke“ gesetzt wurden, fand das Gros der Maßnahmen zu „Recruiting & Employer Branding“ ab dem Jahr 2022 statt. Konkrete Maßnahmen dazu waren beispielsweise eigene Karriereevents, die Stärkung von bestehenden Kooperationen (insbesondere mit dem AMS), die Aufstockung der Ressourcen im Recruiting,

Kampagnen für spezifische Fachbereiche (z.B. Fahrdienst, „Fahrzeugtechnik“ und Gleisbau), die Einführung einer Anwerbeprämie, die Erschließung weiterer Zielgruppen oder die Deutschqualifizierung für Bewerberinnen bzw. Bewerber.

Eine weitere Maßnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, welche v.a. die Attraktivierung der Arbeitsplätze zum Ziel hatte, war die Verbesserung der Gehälter und des Zulagenschemas im Fahrdienst im Rahmen der Kollektivvertragseinführung im November 2019.

Hinsichtlich der Wirkung der gesetzten Maßnahmen teilte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG dem StRH Wien mit, dass ihr aus den vorliegenden Daten ex-post keine Aussage zu den Maßnahmen und den daraus resultierenden Neuaufnahmen möglich war. Auch eine Gesamtkostenerhebung war lt. Gesellschaft nicht möglich.

Die von StRH Wien abgefragten Neuaufnahmen im Fahrdienst entwickelten sich im Betrachtungszeitraum wie folgt:

**Tabelle 25: Entwicklung der Neuaufnahmen im Fahrdienst (in VZÄ)**

Fahrdienst	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung von 2017 auf 2022 in %
U-Bahn	71,09	72,00	80,15	101,10	42,29	77,89	9,6
Straßenbahn	69,00	69,14	161,53	271,00	246,00	207,10	200,1
Bus	143,40	173,00	122,00	196,05	141,00	142,09	-0,9
<b>Gesamt</b>	<b>283,49</b>	<b>314,14</b>	<b>363,68</b>	<b>568,15</b>	<b>429,29</b>	<b>427,08</b>	<b>50,7</b>

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Der StRH Wien hielt dazu fest, dass sich die Neuaufnahmen im gesamten Fahrdienst im Betrachtungszeitraum um rund die Hälfte erhöht hatten. Im Bereich Straßenbahn hatten sich die Neuaufnahmen verdreifacht. Vor allem in den Jahren 2020 bis 2022 war ein deutlicher Anstieg der Neuaufnahmen im Fahrdienst erkennbar. Davon unabhängig lag der Personalstand zum Stand Juni 2023 auf dem niedrigsten Niveau im gesamten Betrachtungszeitraum (s. dazu Frage 24). Dies war letztlich auf die hohe Austrittsquote im Unternehmen zurückzuführen.

### 3.11.3 Beurteilung durch den StRH Wien

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG hatte im Betrachtungszeitraum eine Reihe von mittel- bis langfristigen Projekten sowie rd. 40 kurzfristige Maßnahmen durchgeführt, um dem Personalmangel entgegenzuwirken. Der überwiegende Teil dieser Maßnahmen fiel in den Zeitraum ab dem Jahr 2022. Die Tatsache, dass die WIENER LINIEN GmbH & Co KG selbst keine Aussage zur Wirkung der gesetzten Maßnahmen sowie die dafür getätigten Gesamtkosten treffen konnte, beurteilte der StRH Wien als wenig zufriedenstellend.

Die Entwicklung der Neuaufnahmen zeigte, dass sich diese ab dem Jahr 2020 erhöht hatten. Dies war v.a. auf die Neuaufnahmen im Bereich Straßenbahn zurückzuführen. Gleichzeitig verwies der StRH Wien auf seine weiter unten getätigte Feststellung, dass sich trotz einer Zunahme der Neuaufnahmen der Personalstand mit Juni 2023 auf dem bisher niedrigsten Niveau befand. Dies war aus Sicht des StRH Wien auf die hohe Austrittsquote aus dem Unternehmen zurückzuführen (s. dazu Frage 24).

#### **Empfehlung:**

Der StRH Wien empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, künftig die Gesamtkosten der gesetzten Maßnahmen zu erfassen und laufend zu steuern.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

#### **Empfehlung:**

Der StRH Wien empfahl weiters Maßnahmen zu setzen, um zu einer Aussage der Treffsicherheit der Projekte bzw. deren „Kosten-Nutzen/Kosten-Wirkung“ zu gelangen.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

### 3.12 Frage 24: „Wie entwickelte sich der Personalstand in den einzelnen Geschäftsbereichen der Wiener Linien?“

Der StRH Wien stellte im Folgenden die Entwicklung der Personalstände in den einzelnen Geschäftsbereichen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG dar. Die Darstellung basierte auf den geprüften Angaben in den einzelnen Jahresabschlüssen, beinhaltete jedoch keine Lehrlinge. Aufgrund mehrfacher Organisationsänderungen innerhalb der Gesellschaft erfolgte die Benennung der einzelnen Geschäftsbereiche mit den aktuellen Bezeichnungen zum Zeitpunkt der gegenständlichen Prüfung. Die Darstellung erfolgte in durchschnittlichen VZÄ.

Der StRH Wien hielt einleitend fest, dass v.a. in den Jahren 2017 und 2018 organisatorische Änderungen erfolgt waren, die zu Personalverschiebungen zwischen den Hauptabteilungen<sup>48</sup> geführt hatten. Die Organisationsänderungen waren v.a. auf den Wechsel der Geschäftsführenden und der daraus resultierenden Aufgabenneuverteilung zurückzuführen. Zum Zeitpunkt der gegenständlichen Prüfung waren drei Geschäftsführende für insgesamt sieben Hauptabteilungen verantwortlich. Der Geschäftsführung für den kaufmännischen Bereich waren die beiden Hauptabteilungen (1) „Recht, IT und gemeinsame Dienste“ sowie (2) „Finanzen“ zugeordnet. Weiters waren dieser Geschäftsführung der Bereich „Personalmanagement“ sowie die Stabsstelle „Assistenz der Geschäftsführung“ untergeordnet. Die Vorsitzende der Geschäftsführung zeichnete für die drei Hauptabteilungen (1) „Markt/Kundin bzw. Kunde“, (2) „Betrieb Gesamtverkehrsnetz“ sowie (3) „Betriebliche Planung, Ausbildung, Security“ verantwortlich. Ihr waren auch die Stabsstellen „Controlling Betrieb“ und „Markt/Kundin bzw. Kunde“ sowie „Unternehmenskommunikation“ untergeordnet. Die Geschäftsführung für den technischen Bereich war schließlich für die zwei Hauptabteilungen (1) „Fahrzeugtechnik“ sowie (2) „Bau- und Anlagenmanagement“ verantwortlich.

Der StRH Wien hielt fest, dass die Hauptabteilung „Betriebliche Planung, Ausbildung, Security“ erst ab dem Jahr 2023 bestand. Sie umfasste drei Abteilungen, wovon zwei bereits zuvor bestanden hatten und ursprünglich der Hauptabteilung „Betrieb Gesamtverkehrsnetz“ zugewiesen waren. Der StRH Wien stellte weiters fest, dass bei der Darstellung der Personalstände (s. Tabelle weiter unten) der Bereich „Übergreifende Einheit“ angeführt war, der jedoch in den Organigrammen der Gesellschaft nicht aufschien. Dabei handelte

---

<sup>48</sup> Hauptabteilungsleitungen sind der Geschäftsführung unterstellt und dieser weisungsgebunden; sie beaufsichtigen die ihnen unterstellten Abteilungen und koordinieren diese in fachlicher und personeller Hinsicht

es sich um den Personalstand der Geschäftsführungen inkl. Assistenzen sowie der Stabsstelle „Unternehmenskommunikation“. Im Jahr 2022 ordnete die WIENER LINIEN GmbH & Co KG diesem Bereich auch die fortan eigene Stabsstelle „Personalmanagement“ zu. Die gesonderte Darstellung des Bereiches „Übergreifende Einheit“ erfolgte aus Gründen der getrennten Darstellung als Profitcenter. Die Personalstände der Gesellschaft entwickelten sich im Betrachtungszeitraum wie folgt:

Tabelle 26: Entwicklung der Personalstände in den Geschäftsbereichen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG (exkl. Lehrlinge)

Bereich	Ø FTE 1-12/ 2017	Ø FTE 1-12/ 2018	Ø FTE 1-12/ 2019	Ø FTE 1-12/ 2020	Ø FTE 1-12/ 2021	Ø FTE 1-12/ 2022	Veränderung von 2017 auf 2022 in %
Hauptabteilung „Markt/Kundin bzw. Kunde“ <sup>(*)</sup>	55,71	632,84	648,00	669,47	663,38	652,38	n.a.
Hauptabteilung „Recht, IT und gemeinsame Dienste“	215,37	211,44	183,80	169,08	178,80	191,34	-11,2
Hauptabteilung „Finanzen“	255,63	81,70	120,84	136,63	148,07	120,57	-52,8
Bereich „Übergreifende Einheit“	184,96	193,59	200,32	201,78	201,00	235,75	27,5
Hauptabteilung „Betrieb Gesamtverkehrsnetz“ <sup>(**)</sup>	4.088,17	3.771,70	3.708,34	3.766,82	3.843,16	3.777,98	-7,6
Hauptabteilung „Betriebliche Planung, Ausbildung, Security“	372,04	224,84	208,36	216,56	213,63	132,32	-64,4
Hauptabteilung „Fahrzeugtechnik“	2.016,25	1.997,93	1.966,43	2.004,72	2.002,06	1.995,15	-1,0
Hauptabteilung „Bau- und Anlagenmanagement“	1.250,22	1.234,65	1.246,27	1.266,27	1.284,91	1.310,28	4,8
<b>Gesamt</b>	<b>8.438,36</b>	<b>8.348,71</b>	<b>8.282,36</b>	<b>8.431,34</b>	<b>8.535,01</b>	<b>8.415,76</b>	<b>-0,3</b>
*) Veränderung vom Jahr 2018 auf das Jahr 2022							
**) Der Fahrdienst ist dieser Hauptabteilung zugeordnet							

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Der Personalstand entwickelte sich im Betrachtungszeitraum in fünf von sieben Hauptabteilungen rückläufig. Die Hauptabteilung „Markt/Kundin bzw. Kunde“ verzeichnete einen Anstieg der VZÄ um rd. 3 % im Vergleich vom Jahr 2018 auf das Jahr 2022. Die Hauptabteilung „Bau- und Anlagenmanagement“ verzeichnete einen Anstieg der VZÄ um rd. 5 % im

Vergleich vom Jahr 2017 auf das Jahr 2022. Den höchsten Anstieg verzeichnete der Bereich „Übergreifende Einheit“, welcher auf die Zuordnung der Stabsstelle „Personalmanagement“ im Jahr 2022 zurückzuführen war. Die Hauptabteilung „Betrieb Gesamtverkehrsmanagement“, welcher auch der Fahrdienst organisatorisch zugewiesen war, verzeichnete einen Rückgang von rd. 8 % bzw. rd. 310 VZÄ.

Der Gesamtrückgang der VZÄ der WIENER LINIEN GmbH & Co KG betrug im Betrachtungszeitraum 0,3 %. Der StRH Wien hielt dazu fest, dass der Rückgang der VZÄ trotz Streckenerweiterungen erfolgt war.

In weiterer Folge stellte der StRH Wien die Personalbedarfsplanung für die WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Betrachtungszeitraum dar:

**Tabelle 27: Personalbedarfsplanung für die einzelnen Geschäftsbereiche der WIENER LINIEN GmbH & Co KG**

Bereich	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung von 2017 auf 2022 in %
Hauptabteilung „Markt/Kundin bzw. Kunde“	-	703,00	717,00	722,00	720,00	722,00	n.a.
Hauptabteilung „Recht, IT und gemeinsame Dienste“	231,00	228,00	191,00	177,00	187,00	203,00	-12,1
Hauptabteilung „Finanzen“	282,00	287,00	336,00	362,00	372,00	378,00	34,0
Kaufmännischer Bereich	221,00	-	-	-	-	-	n.a.
Hauptabteilung „Betrieb Gesamtverkehrsnetz“	4.719,00	4.213,00	4.174,00	4.151,00	4.114,00	4.153,00	-12,0
Hauptabteilung „Betriebliche Planung, Ausbildung, Security“	-	-	-	-	-	-	-
Hauptabteilung „Fahrzeugtechnik“	2.089,00	2.125,00	2.080,00	2.030,00	2.046,00	2.051,00	-1,8
Hauptabteilung „Bau- und Anlagenmanagement“	1.277,00	1.280,00	1.295,00	1.348,00	1.346,00	1.368,00	7,1
<b>Gesamt</b>	<b>8.819,00</b>	<b>8.836,00</b>	<b>8.793,00</b>	<b>8.790,00</b>	<b>8.785,00</b>	<b>8.875,00</b>	<b>0,6</b>

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Der StRH Wien hielt dazu fest, dass die Hauptabteilung „Betriebliche Planung, Ausbildung, Security“ aufgrund ihrer Neugründung im Jahr 2023 in der Personalbedarfsplanung noch nicht existiert hatte. Zwei der drei Abteilungen dieser Hauptabteilung waren bis Ende des Jahres 2022 der Hauptabteilung „Betrieb Gesamtverkehrsnetz“ zugeordnet gewesen. In Letzterer waren auch im Zeitraum der Jahre 2017 und 2018 organisatorische Veränderungen erfolgt, weshalb der Rückgang der Plan-VZÄ im Vergleich vom Jahr 2017 auf das Jahr 2022 rd. 12 % betrug. Im Vergleich vom Jahr 2018 auf das Jahr 2022 betrug der Rückgang rd. 1 % bzw. rd. 60 VZÄ. Die höchste Zunahme bei den Personalplanzahlen im Betrachtungszeitraum hatten die Hauptabteilung „Finanzen“ mit rd. 34 % bzw. 96 VZÄ sowie die Hauptabteilung „Bau- und Anlagenmanagement“ mit rd. 7 % bzw. 91 VZÄ. Den höchsten Personalunterstand im Betrachtungszeitraum zeigte die Hauptabteilung „Betrieb Gesamtverkehrsmanagement“, der auch der Fahrdienst zugewiesen war. Der aggregierte Vergleich der Plan-VZÄ und durchschnittlichen Ist-VZÄ zeigte dazu folgende Entwicklung:

Tabelle 28: Entwicklung der Plan-VZÄ und der durchschnittlichen Ist-VZÄ der Hauptabteilung „Betrieb Gesamtverkehrsmanagement“

Hauptabteilung „Betrieb Gesamtverkehrsnetz“	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung von 2017 auf 2022 in %
Durchschnittliche Ist-VZÄ	4.088,17	3.771,70	3.708,34	3.766,82	3.843,16	3.777,98	-7,6
Planzahlen	4.719,00	4.213,00	4.174,00	4.151,00	4.114,00	4.153,00	-12,0
<b>Delta = Personalunterstand</b>	<b>-630,83</b>	<b>-441,30</b>	<b>-465,66</b>	<b>-384,18</b>	<b>-270,84</b>	<b>-375,02</b>	<b>-40,6</b>

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Der StRH Wien stellte fest, dass - nach der Reorganisation im Jahr 2017 - die durchschnittlichen Ist-VZÄ dieser Hauptabteilung ab dem Jahr 2018 relativ konstant geblieben waren. Im Vergleich dazu hatten die Planzahlen vom Jahr 2018 auf das Jahr 2022 um rd. 1 % abgenommen. Die Abnahme des Personalunterstandes vom Jahr 2018 auf das Jahr 2022 war daher v.a. auf die Verringerung der Personalbedarfsplanzahlen zurückzuführen.

Für eine weiter detaillierte Betrachtung verglich der StRH Wien die Entwicklung der durchschnittlichen Ist-VZÄ im Fahrdienst (U-Bahn, Straßenbahn und Bus), welcher der oben genannten Hauptabteilung zugewiesen war. Er hatte dazu die Entwicklung der durchschnittlichen Ist-VZÄ des Fahrdienstes bis inkl. 30. Juni 2023 abgefragt. Die Zahlen stellten sich wie folgt dar:

**Tabelle 29: Entwicklung der durchschnittlichen Ist-VZÄ im Fahrdienst**

Fahrdienst	Ø VZÄ 1-12/ 2017	Ø VZÄ 1-12/ 2018	Ø VZÄ 1-12/ 2019	Ø VZÄ 1-12/ 2020	Ø VZÄ 1-12/ 2021	Ø VZÄ 1-12/ 2022	Ø VZÄ 1-06/ 2023	Veränderung von 2017 auf 2022 in %
Betriebsbereich U-Bahnbetrieb	489,09	476,74	490,14	505,64	499,44	469,02	476,79	-2,5
Betriebsbereich Straßenbahnbe- trieb	1.379,16	1.304,43	1.272,82	1.325,13	1.363,87	1.320,82	1.326,09	-3,8
Betriebsbereich Busbetrieb	1.288,25	1.307,47	1.277,69	1.267,23	1.294,25	1.247,43	1.232,45	-4,3
<b>Gesamt</b>	<b>3.156,50</b>	<b>3.088,64</b>	<b>3.040,66</b>	<b>3.098,00</b>	<b>3.157,57</b>	<b>3.037,27</b>	<b>3.035,33</b>	<b>-3,8</b>

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

In allen drei Betriebsbereichen war ein Rückgang der durchschnittlichen Ist-VZÄ erfolgt, der gesamtheitlich rd. 4 % betrug. Die durchschnittlichen Ist-VZÄ im gesamten Fahrdienst verzeichneten zur Jahresmitte 2023 ihren Tiefstand innerhalb des Betrachtungszeitraumes. Lediglich im Betriebsbereich Straßenbahn war nach einem Rückgang der durchschnittlichen Ist-VZÄ im Jahr 2019 ein erneuter nachhaltiger Anstieg ab dem Jahr 2020 erfolgt.

Schließlich verglich der StRH Wien die durchschnittlichen Ist-VZÄ für den Fahrdienst mit dessen Planzahlen im Betrachtungszeitraum:

**Tabelle 30: Entwicklung der Plan-VZÄ und der durchschnittlichen Ist-VZÄ im Fahrdienst**

Fahrdienst	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung von 2017 auf 2022 in %
Durchschnittliche Ist-VZÄ	3.156,50	3.088,64	3.040,66	3.098,00	3.157,57	3.037,27	-3,8
Planzahlen	3.292,40	3.228,00	3.204,00	3.200,00	3.177,00	3.208,00	-2,6
<b>Delta = Personalunterstand Fahrdienst</b>	<b>-135,90</b>	<b>-139,36</b>	<b>-163,34</b>	<b>-102,00</b>	<b>-19,43</b>	<b>-170,73</b>	<b>25,6</b>

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Auch im Fahrdienst hatten sowohl die durchschnittlichen Ist-VZÄ als auch die Planzahlen im Betrachtungszeitraum abgenommen. Im Unterschied zur Entwicklung der gesamten



Hauptabteilung hatte jedoch der Personalunterstand im Zeitraum der Jahre 2017 bis 2022 nicht abgenommen, sondern zugenommen.

### 3.12.1 Beurteilung durch den StRH Wien

Der StRH Wien hielt fest, dass im Betrachtungszeitraum aufgrund des Wechsels der Geschäftsführung und der damit verbundenen Aufgabenneuverteilung mehrere Organisationsänderungen erfolgt waren. Die Beurteilung der Entwicklung der Personalstände in den Geschäftsbereichen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG bedingte daher die Berücksichtigung dieser Änderungen. Dennoch war gesamtheitlich festzuhalten, dass die durchschnittlichen Ist-VZÄ der Gesellschaft geringfügig abnahmen, während die Plan-VZÄ geringfügig anstiegen. Der daraus resultierende Personalunterstand betrug im Jahr 2022 rd. 460 VZÄ, davon rd. 375 VZÄ in der Hauptabteilung „Betrieb Gesamtverkehrsmanagement“, welcher auch organisatorisch den Fahrdienst (U-Bahn, Straßenbahn und Bus) umfasste. Für Letzteren stellte der StRH Wien fest, dass die durchschnittlichen Ist-VZÄ im Betrachtungszeitraum gesamtheitlich abgenommen hatten und im Juni 2023 ihren Tiefstand erreichten. Gleichfalls hatten im Fahrdienst die Plan-VZÄ im Vergleich vom Jahr 2017 auf das Jahr 2022 abgenommen, dies trotz Streckenerweiterungen. Das daraus resultierende Delta bzw. der Personalunterstand im Fahrdienst betrug mit rd. 170 VZÄ im Jahr 2022 den höchsten Stand im Betrachtungszeitraum.

### 3.13 Frage 25: *„Was sind die Motive ehemaliger Bediensteter für das Ausscheiden aus den Wiener Linien? Gibt es diesbezüglich interne oder externe Untersuchungen?“*

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG führte im Betrachtungszeitraum eine Reihe von Erhebungen durch, welche die Mitarbeitendenzufriedenheit sowie die Austrittsgründe aus dem Unternehmen erfassten.

Die dem StRH Wien vorliegenden Erhebungen umfassten

- die Ergebnisse der Mitarbeitendenbefragung der Jahre 2016, 2019 und 2020,
- die Auswertungen aus dem Trennungsmanagement der Jahre 2017 bis 2022,
- die Auswertungen der Exit-Gespräche in den Fahrschulen, im Fahrdienst und in der Hauptabteilung „Fahrzeugtechnik“ in den Jahren 2022 bis 2023 sowie
- eine interne Untersuchung zur Zufriedenheit der Mitarbeitenden aus dem Fahrdienst für den Betrachtungszeitraum.

### 3.13.1 Ergebnisse der Mitarbeitendenbefragung

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG hatte in den Jahren 2016, 2019 und 2022 jeweils eine Mitarbeitendenbefragung durchgeführt. Das Ziel dabei war, mittels einer Vielzahl von Fragestellungen zu klar definierten Kennzahlen jeweils deren Istwert in % zu ermitteln. Den Sollwert bzw. Benchmark für die einzelnen Kennzahlen hatte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG anhand von verfügbaren Referenzwerten in Abstimmung mit einer Beraterfirma definiert. Die Teilnahmequote in % der Belegschaft der Mitarbeitenden betrug im Jahr 2016 rd. 44 %, im Jahr 2019 rd. 47 % und im Jahr 2022 rd. 74 %. Die ersten vier Kennzahlen der nachstehenden Tabelle 31 waren konzernweit gültig, die weiteren Kennzahlen hatte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG selbst definiert und abgefragt. Die Auswertung der Befragungen zeigte folgende Entwicklung:

**Tabelle 31: Entwicklung der Kennzahlen aus der Mitarbeitendenbefragung**

Kennzahl	Definition	Definierter Sollwert in %	2016 Istwert in %	2019 Istwert in %	2022 Istwert in %
„Mitarbeiterinnen-engagement“	Maßzahl, inwieweit Mitarbeitende zufrieden und motiviert erscheinen.	80	79	73	79
„Arbeitgeberinnen-attraktivität“	Maßzahl, inwieweit Mitarbeitende aktiv für das Unternehmen in Führsprache gehen und dieses weiterempfehlen.	70	68	55	65
„Produktivitätsförderliches Umfeld“	Maßzahl, inwieweit Mitarbeitende ein Umfeld vorfinden, das produktives Arbeiten unterstützt.	70	67	65	76
„Führungsarbeit“	Maßzahl, inwieweit Mitarbeitende „Führungsarbeit“ als positiv erleben.	65	65	70	77
„Gesundheitsempfinden“ <sup>(*)</sup> (ab dem Jahr 2019)	Maßzahl, inwieweit sich die Mitarbeitenden gesund fühlen.	-	-	76	81
„Betriebliches Gesundheitsmanagement“	Maßzahl über das betriebliche Gesundheits- und Arbeitsschutzangebot am Arbeitsplatz.	70	59	57	77
„Wertschätzung & Anerkennungskultur“	Maßzahl, inwieweit Mitarbeitende eine wertschätzende Unternehmenskultur, die Leistung anerkennt, erleben.	65	65	68	75
„Work-Life-Balance“	Maßzahl, inwieweit Mitarbeitende die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben in der Arbeit gut verwirklicht sehen.	65	67	66	50
„Ziele & Zielklarheit“ (in den Jahren 2016 und 2019)	Maßzahl, inwieweit Mitarbeitende direkte und übergeordnete Ziele des Unternehmens bzw. des Konzerns kennen.	65	56	54	-



Kennzahl	Definition	Definierter Sollwert in %	2016 Istwert in %	2019 Istwert in %	2022 Istwert in %
„Fokus auf Eigenverantwortung“ <sup>*)</sup> (im Jahr 2022)	Ich habe ausreichend Gestaltungsmöglichkeit, um eigenverantwortlich arbeiten zu können.	-	-	-	72
„Onboarding“ (in den Jahren 2016 und 2019)	Maßzahl, inwieweit Mitarbeitende unter einem Jahr Betriebszugehörigkeit den Einarbeitungsprozess erleben.	86	86	81	-
*) Kein Sollwert definiert					

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Die Entwicklung zeigte, dass die Kennzahlen „Produktivitätsförderliches Umfeld“, „Führungsarbeit“ sowie „Wertschätzung & Anerkennungskultur“ gesteigert werden konnten und über dem Sollwert lagen. Die Kennzahl „Betriebliches Gesundheitsmanagement“ lag ab dem Jahr 2022 über dem Sollwert. Die Kennzahl „Mitarbeiterinnenengagement“ lag bis auf das Jahr 2019 knapp unter dem Sollwert. Die „Arbeitgeberinnenattraktivität“ sank und lag in allen drei Befragungen unter dem Sollwert. Dies galt ebenfalls für die Kennzahlen „Work-Life-Balance“ sowie „Ziele & Zielklarheit“. Die Kennzahl „Onboarding“ lag im Jahr 2019 unter dem Sollwert und wurde ab dem Jahr 2022 nicht mehr abgefragt.

### 3.13.2 Auswertungen aus dem Trennungsmanagement

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG führte seit dem Jahr 2018 eine anonyme Befragung jener auf eigene Initiative austretenden Mitarbeitenden durch. Mitte des Jahres 2022 erfolgte eine Änderung der Form und des Inhaltes der Befragung, die den Prozess vereinfachen sollte, um den Rücklauf zu verbessern. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG gab dazu an, dass eine Maßnahmenableitung aus dem Rücklauf weiterhin nur eingeschränkt möglich war und dieses Instrument einer Weiterentwicklung bedürfe. Die dem StRH Wien übermittelten Dateien zum Trennungsmanagement der Jahre 2017 bis 2022 zeigten folgendes Ergebnis:

**Tabelle 32: Entwicklung der Anzahl der Auflösungen der Dienstverträge nach Dienstgebenden bzw. Dienstnehmenden**

Auflösungen	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung von 2017 auf 2022 in %
Dienstgebende	193	197	226	266	284	290	50,3
Dienstnehmende	199	291	340	232	327	531	166,8
<b>Gesamt</b>	<b>392</b>	<b>488</b>	<b>566</b>	<b>498</b>	<b>611</b>	<b>821</b>	<b>109,4</b>
Anteil Auflösungen durch Dienstnehmende an den Gesamtauflösungen (in %)	50,8	59,6	60,1	46,6	53,5	64,7	-

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Die Entwicklung der Anzahl der Auflösungen der Dienstverträge zeigte, dass diese im Betrachtungszeitraum gesamtheitlich um rd. 109 % gestiegen waren. Während der Anteil der Auflösungen durch Dienstnehmende im Jahr 2017 noch bei rd. 51 % lag, stieg er bis zum Jahr 2022 auf rd. 65 %.

Im Vergleich dazu zeigte die Auswertung der Auflösungen nach Betriebsbereich folgendes Ergebnis:

**Tabelle 33: Entwicklung der Auflösungen nach Betriebsbereich**

Auflösungen	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung von 2018 auf 2022 in %
Hauptabteilung „Markt/Kundin bzw. Kunde“	n.a.	47	50	43	54	77	63,8
Hauptabteilung „Recht, IT und gemeinsame Dienste“	n.a.	10	15	6	4	11	10,0
Hauptabteilung „Finanzen“	n.a.	18	19	22	30	49	172,2
Hauptabteilung „Betrieb Gesamtverkehrsnetz“ <sup>(**)</sup>	n.a.	322	358	348	384	507	57,5
Hauptabteilung „Fahrzeugtechnik“	n.a.	74	81	54	103	115	55,4

Auflösungen	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung von 2018 auf 2022 in %
Hauptabteilung „Bau- und Anlagenmanagement“	n.a.	26	43	25	36	62	138,5
Bereinigt um Todesfälle	-	-9	-	-	-	-	-
<b>Gesamt**)</b>	<b>392</b>	<b>488</b>	<b>566</b>	<b>498</b>	<b>611</b>	<b>821</b>	<b>109,4</b>
Anteil der Hauptabteilung „Betrieb Gesamtverkehrsnetz“ an den Gesamtauflösungen (in %)	n.a.	66,0	63,3	69,9	62,8	61,8	-
*) Keine kongruenten und belastbaren Zahlen vorliegend							
**) Veränderung gesamt vom Jahr 2017 auf das Jahr 2022							

Quelle: WIENER LINIEN GmbH &amp; Co KG, Darstellung: StRH Wien

Der StRH Wien stellte fest, dass die Auflösungen im Betrachtungszeitraum in allen Betriebsbereichen gestiegen waren. Der Anteil der Auflösungen in der Hauptabteilung „Betrieb Gesamtverkehrsnetz“, die auch den Fahrdienst umfasste, lag zwischen rd. 62 % (im Jahr 2022) und rd. 70 % (im Jahr 2020). Die Auflösungen in der Hauptabteilung „Betrieb Gesamtverkehrsnetz“ waren sowohl in absoluten Zahlen als auch um rd. 58 % gestiegen. Sie lagen damit nach absoluten Zahlen an erster Stelle. Die Auflösungen aus der Hauptabteilung „Fahrzeugtechnik“ lagen in absoluten Zahlen an zweiter Stelle. Sie hatten sich um rd. 55 % erhöht.

Schließlich analysierte der StRH Wien die Austrittsgründe aus der Gesellschaft, welche folgende Entwicklung zeigte:

Tabelle 34: Entwicklung der Austrittsgründe

Austrittsgründe	2017*)	2018*)	2019*)	2020	2021	2022	Veränderung von 2020 auf 2022 in %
Jobwechsel und Weiterbildung	n.a.	n.a.	n.a.	96	133	215	124,0
Gesundheitliche Gründe und erhöhte Krankenstände	n.a.	n.a.	n.a.	112	119	175	56,3
Betriebliche Gründe	n.a.	n.a.	n.a.	130	138	122	-6,2

Austrittsgründe	2017 <sup>*)</sup>	2018 <sup>*)</sup>	2019 <sup>*)</sup>	2020	2021	2022	Veränderung von 2020 auf 2022 in %
Keine Angaben oder Zuordnungen	n.a.	n.a.	n.a.	63	71	111	76,2
Ausbildung	n.a.	n.a.	n.a.	50	78	99	98,0
Private Gründe	n.a.	n.a.	n.a.	38	63	87	128,9
Arbeitszeiten unflexibel	n.a.	n.a.	n.a.	8	8	10	25,0
Unternehmenskultur	n.a.	n.a.	n.a.	1	1	2	100,0
<b>Gesamt</b>	<b>n.a.</b>	<b>n.a.</b>	<b>n.a.</b>	<b>498</b>	<b>611</b>	<b>821</b>	<b>-</b>

<sup>\*)</sup> Keine kongruenten und belastbaren Zahlen vorliegend

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Die Auswertung zeigte, dass die drei Hauptgründe für Austritte aus der WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Zeitraum der Jahre 2020 bis 2022 Jobwechsel und Weiterbildung, gesundheitliche Gründe und erhöhte Krankenstände sowie betriebliche Gründe waren. Zusammen umfassten diese drei Austrittsgründe rd. 62 % aller Austritte im Jahr 2022.

Auswertung der Exit-Gespräche in den Fahrschulen, im Fahrdienst und in der Hauptabteilung „Fahrzeugtechnik“ in den Jahren 2022 bis 2023:

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG hatte aufgrund der hohen Fluktuation in den Straßenbahn-Fahrschulen bereits Anfang des Jahres 2021 mit der Dokumentation der Austrittsgründe nach der Ausschulung begonnen. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG erfasste und dokumentierte seit Mitte des Jahres 2022 auch alle anderen Ausschulungen. Dies bedeutete konkret, dass mit jeder Schülerin bzw. jedem Schüler die Gründe für die Auflösung besprochen wurden, unabhängig davon, ob es sich um eine Auflösung seitens der Dienstnehmenden bzw. Dienstgebenden handelte. Weiters hatte die Gesellschaft auch die Gründe für Austritte in anderen Bereichen erfasst.

Die dem StRH Wien vorliegenden Auswertungen der Exit-Gespräche des Jahres 2022 umfassten

- die Straßenbahn-Fahrschulen für den Zeitraum Jänner bis Juni 2022,
- die Auflösungsgründe aller Fahrschulen (U-Bahn, Straßenbahn und Bus) vom Juli bis Dezember 2022,
- die Exit-Befragung des Fahrdienstes für das Jahr 2022 sowie

- die Exit-Befragung der Hauptabteilung „Fahrzeugtechnik“ für das Jahr 2022.

3.13.2.1 Die Auswertung der Straßenbahn-Fahrschulen für den Zeitraum Jänner bis Juni 2022 zeigte, dass die drei häufigsten Auflösungsgründe (1) falsche Erwartungen an den Fahrdienst mit rd. 16 %, gefolgt von (2) mangelndem Lernerfolg mit rd. 16 %, gefolgt von (3) privaten Gründen (u.a. private Notfälle) mit rd. 13 % waren. Lernschwierigkeiten betrogen ebenfalls einen großen Teil mit rd. 11 %.

Die Auswertung aller Fahrschulen für den Zeitraum Juli bis Dezember 2022 zeigte, dass die drei häufigsten Auflösungsgründe (1) ein zu umfangreicher Lernstoff mit rd. 34 %, gefolgt von (2) zu kurzer Lernzeit mit rd. 30 %, gefolgt von (3) anderen Gründen mit rd. 11 % waren. In der Zusammenfassung ergab sich jedoch eine Reduktion der Ausschulungen wegen Sprachproblemen und Krankenständen gegenüber der vorangegangenen Befragung.

3.13.2.2 Die Auswertung der Exit-Befragung des Fahrdienstes für das Jahr 2022 zeigte, dass die meisten Abgänge (1) im Fahrdienst Straßenbahn mit rd. 44 %, gefolgt vom (2) Fahrdienst Bus mit rd. 29 %, gefolgt vom (3) Fahrdienst U-Bahn mit rd. 28 % lagen. Besonders viele Austritte waren von Mitarbeitenden im Alter von 30 bis 39 Jahren (rd. 39 %), gefolgt von der Altersgruppe der „20- bis 29-Jährigen“ (rd. 31 %), gefolgt von der Altersgruppe der „40- bis 49-Jährigen“ (rd. 24 %). Der mit Abstand größte Teil der Austritte erfolgte während der ersten drei Dienstjahre mit rd. 42 %, gefolgt von sechs bis zehn Dienstjahren mit rd. 18 %.

Die meisten Abgänge erfolgten aufgrund von (1) Jobwechsel und Weiterbildung mit rd. 37 %, gefolgt von (2) gesundheitlichen Gründen und erhöhten Krankenständen mit rd. 16 %, gefolgt von (3) privaten Gründen mit rd. 15 %. Bei rd. 22 % war keine Zuordnung des Grundes möglich. In der Kategorie Jobwechsel und Weiterbildung waren als detailliertere Angabe zum Grund des Abganges (1) eine neue Position mit rd. 43 %, gefolgt von (2) besseren Arbeitszeiten mit rd. 19 %, gefolgt von (3) Branchenwechsel mit rd. 10 % und (4) einem höheren Verdienst mit rd. 8 % angeführt worden. Unter den gesundheitlichen Gründen waren der Stress beim Lenken bzw. Fahren sowie physische und psychische Beschwerden aufgrund der Tätigkeit oft angegeben worden. Unter den privaten Gründen waren Betreuungsfälle innerhalb der Familie oder die Änderung der familiären Situation genannt worden.

3.13.2.3 Die Exit-Befragung der Hauptabteilung „Fahrzeugtechnik“ für das Jahr 2022 ergab, dass rund die Hälfte bzw. rd. 51 % aller Abgänge dieser Hauptabteilung in der Unterabteilung „Schienenfahrzeuge“ erfolgt war. Der Großteil der Austritte nach Altersgruppen war (1) jener der „20- bis 29-Jährigen“ mit rd. 49 %, gefolgt von (2) den „30- bis 39-Jährigen“ mit rd. 28 %. Die meisten Austritte erfolgten in den ersten drei Dienstjahren mit rd. 44 %, gefolgt von jenen unter einem Jahr Zugehörigkeit mit rd. 26 %. Mehr als die Hälfte der Abgänge erfolgte (1) aufgrund von Jobwechsel und Weiterbildung mit rd. 68 %, gefolgt von (2) privaten Gründen mit rd. 14 %. Gesundheitliche Gründe und erhöhte Krankenstände betragen rd. 5 %. Bei rd. 9 % war keine Zuordnung erfolgt. In der Kategorie Jobwechsel und Weiterbildung waren als detailliertere Angabe zum Grund des Abganges (1) eine neue Position mit rd. 41 %, gefolgt von (2) einem Branchenwechsel mit rd. 12 %. An dritter Stelle waren bessere Arbeitszeiten, ein Wechsel innerhalb des WIENER STADTWERKE-Konzerns und andere Erwartungen an die Position mit je rd. 9 % angeführt worden. Unter den privaten Gründen waren Betreuungsfälle innerhalb der Familie, ein privater Umzug - wodurch der Dienort zu weit entfernt wurde - sowie kein Interesse mehr an der Tätigkeit angeführt worden. Gesundheitliche Gründe waren selten präzisiert worden.

### 3.13.3 Interne Untersuchung zur Zufriedenheit im Fahrdienst

Im Frühjahr des Jahres 2023 erfolgte ein Quickcheck zur Führungskultur im Zusammenhang mit einem offenen Brief vom Dezember 2022 zu Themen des Fahrbetriebes der WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Die Untersuchung erfolgte federführend durch die Konzernrevision des WIENER STADTWERKE-Konzerns gemeinsam mit der Stabsstelle „Compliance und Checks“ der WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Die Themenschwerpunkte umfassten Urlaube, Krankenstand und „Betriebliches Gesundheitsmanagement“-Gespräche<sup>49</sup>, Zivilkontrolle und Führungskultur im Fahrdienst. Die Überprüfung zeigte im Wesentlichen folgende Empfehlungen, deren Priorität als hoch eingestuft war:

- Setzung von geeigneten Maßnahmen zum Verbrauch von Urlaubsansprüchen (insbesondere bei Fahrerinnen bzw. Fahrern mit mehr als 40 Tagen Resturlaub).
- Die Vorgaben und Regelungen inkl. Systematik und Häufigkeit der „Betriebliches Gesundheitsmanagement“-Gespräche sollten evaluiert, nachgeschärft sowie an die gesetzlichen Regelungen angepasst werden. Anschließend sollten diese sowie der Sinn

---

<sup>49</sup> „Betriebliches Gesundheitsmanagement“-Gespräche: Das Ziel der „Betriebliches Gesundheitsmanagement“-Gespräche ist die betriebliche Wiedereingliederung nach Krankenständen

und Zweck der „Betriebliches Gesundheitsmanagement“-Gespräche erneut an die Fahrerinnen bzw. Fahrer und Führungskräfte einheitlich kommuniziert werden.

- Die Gesellschaft sollte evaluieren, ob aufgrund des hohen Personalmangels ein umgehender Dienstantritt nach dem Krankenstand vorteilhafter wäre und das „Betriebliches Gesundheitsmanagement“-Gespräch innerhalb einer zu definierenden Zeitspanne nach dem Krankenstand erfolgen sollte. Dadurch könnten „leere“ Wartezeiten für Fahrerinnen bzw. Fahrer sowie fehlendes Personal für die WIENER LINIEN GmbH & Co KG reduziert werden.
- Sofern gesetzlich möglich, sollten die Vorgaben und Regelungen der Zivilkontrolle in allen drei Bereichen (U-Bahn, Straßenbahn und Bus) vereinheitlicht werden.
- Die Gesellschaft sollte rasche Maßnahmen etablieren, um die Zufriedenheit der Fahrerinnen bzw. Fahrer zu erhöhen sowie die subjektive Wahrnehmung der Wertschätzung gegenüber dem Fahrpersonal zu steigern.

### 3.13.4 Beurteilung durch den StRH Wien

Der StRH Wien hielt einleitend fest, dass die verschiedenen Befragungen zwar aufgrund der teilweise niedrigen Rücklaufquote kein gesamthaftes Bild für die Motive des Ausscheidens aus dem Unternehmen boten, dennoch allgemeine vorsichtige Aussagen zuließen. Festzustellen war, dass, wenn auch die Kennzahlen der Mitarbeitendenbefragungen im überwiegenden Maße über den definierten Sollwerten lagen, in den Bereichen „Arbeitgeberinnenattraktivität“, „Work-Life-Balance“ sowie „Ziele & Zielklarheit“ verstärkt Maßnahmen erforderlich waren. Die Tatsache, dass sich im Betrachtungszeitraum die Zahl der Austritte aus dem Unternehmen mehr als verdoppelt hatte und im Jahr 2022 von nahezu rd.  $\frac{2}{3}$  der Mitarbeitenden selbst veranlasst waren, ließ die Annahme zu, dass die Veränderungsbereitschaft bei den Dienstnehmenden zugenommen hatte. Für den StRH Wien deuteten die Austritte aber auch darauf hin, dass die Attraktivität in bestimmten Bereichen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG verbessert werden müsste. Aus den Auswertungen ging auch klar hervor, dass der Schwerpunkt der zu setzenden Maßnahmen im Fahrdienst und in der „Fahrzeugtechnik“ liegen müsste. Bei den Motiven war zwischen den Befragungen über das gesamte Unternehmen hinweg und jenen beispielsweise im Fahrdienst und in der „Fahrzeugtechnik“ zu differenzieren. Entsprechend den dortigen Bedürfnissen wären lt. StRH Wien geeignete Maßnahmen zu setzen. Aus den Auswertungen ging nicht hervor, ob mit dem Motiv Jobwechsel und Weiterbildung ein Wechsel von Mitarbeitenden innerhalb der Branche an Mitbewerberinnen bzw. Mitbewerber erfolgt war.

**Empfehlung:**

Der StRH Wien empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, zu hinterfragen, ob Austritte mit dem Wechsel an Mitbewerberinnen bzw. Mitbewerber zusammenhängen und welche dafür die maßgeblichen Treiber (Arbeitszeiten, Gehälter etc.) darstellten.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

Auffallend war, dass der Anteil der Altersgruppen der „20- bis 29-Jährigen“ und der „30- bis 39-Jährigen“ an den Austritten aus den genannten Bereichen überproportional hoch war und innerhalb des ersten Dienstjahres bzw. der ersten drei Dienstjahre erfolgte war. Der WIENER LINIEN GmbH & Co KG war es in den genannten Bereichen noch nicht hinreichend gelungen, die Mitarbeitenden dauerhaft zu halten. Nach Ansicht des StRH Wien ergab sich dadurch auch ein nicht zu vernachlässigender zusätzlicher Kostenfaktor.

### **3.14 Frage 26: „Welches Risiko für die Daseinsvorsorge ergibt sich aus dem Personalmangel der Wiener Linien?“**

#### **3.14.1 Begriffsklärung Daseinsvorsorge**

In den Gründungsverträgen der EU wurde die Daseinsvorsorge als „Dienste von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse“ definiert. Artikel 14 des Vertrages über die Arbeitsweise der EU<sup>50</sup>, gestützt auf den Vertrag über die Gründung der EG<sup>51</sup> (ex-Art. 16), definierte den Stellenwert und die Bedeutung der „Dienste von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse“. Die VO (EG) 1370/2007<sup>52</sup> über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße hielt in ihrer Präambel<sup>53</sup> fest, dass es gemäß dem Subsidiaritätsprinzip den zustän-

<sup>50</sup> Vgl. konsolidierte Fassungen des Vertrages über die EU und des Vertrages über die Arbeitsweise der EU, Fassung vom 7. Juni 2016, ABl. 2016 C 202/01

<sup>51</sup> Vgl. Vertrag von Amsterdam, Fassung vom 2. Oktober 1997, ABl. EG Nr. C 340/1 (ex-Art. 7d EGV in der 1. Version des Amsterdamer Vertrages)

<sup>52</sup> Vgl. VO (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007, aktuelle konsolidierte Fassung 24/12/2017, CELEX-Nr. 32007R1370

<sup>53</sup> Ebd. (17)

digen Behörden freistand, soziale Kriterien und Qualitätskriterien festzulegen, um Qualitätsstandards für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufrechtzuerhalten und zu erhöhen. Artikel 4 hielt weiters fest, dass, wenn die zuständige Behörde die Betreiberinnen bzw. Betreiber eines öffentlichen Dienstes im Einklang mit nationalem Recht dazu verpflichtete, bestimmte Qualitätsstandards einzuhalten, diese Standards in die Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und die öffentlichen Dienstleistungsaufträge aufgenommen wurden.<sup>54</sup>

Der ÖPNV-Vertrag in seiner geltenden Fassung nahm einerseits auf das integrierte Gesamtverkehrsangebot in seiner Präambel Bezug und formulierte dort Zielvorstellungen, wie beispielsweise die Verbesserung der Lebensqualität der Wiener Bevölkerung. Andererseits verpflichtete sich die WIENER LINIEN GmbH & Co KG - in Entsprechung der oben genannten VO - unter Punkt X. des ÖPNV-Vertrages dazu, ihr Qualitätsmanagementsystem weiter voranzutreiben. Laut Anlage 3 zum ÖPNV-Vertrag wurden bei der Berichterstattung an die Stadt Wien neun Qualitätskriterien angewandt.<sup>55</sup>

Die Erfüllung bzw. Übererfüllung der festgelegten Standards für die Qualitätskriterien war Voraussetzung für die Gewährung des Qualitätszuschlages<sup>56</sup> im Rahmen des finanziellen Ausgleiches für Verkehrsdienstleistungen an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG.

In Ableitung der oben genannten Rechtsgrundlagen stellten die vereinbarten Qualitätskriterien lt. ÖPNV-Vertrag die Ausgestaltung der Daseinsvorsorge durch die WIENER LINIEN GmbH & Co KG dar. Konkret ging es um die Erbringung von Personenverkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität.

### 3.14.2 Qualitätszuschlag bzw. Qualitätskriterien

Der Qualitätszuschlag setzte sich aus neun Qualitätskriterien zusammen, wovon drei Kriterien jeweils zwei Subqualitätskriterien umfassten. Die neun Qualitätskriterien umfassten

---

<sup>54</sup> Ebd. Art. 4 (6)

<sup>55</sup> Ebd. Anhang - Regeln für die Gewährung einer Ausgleichsleistung in den in Art. 6 Abs. 1 (Ausgleichsleistungen für gemeinschaftliche Verpflichtungen) genannten Fällen, Punkt 7.

<sup>56</sup> Anmerkung: Grundlage für die Höhe des Qualitätszuschlages bildete der Beschluss der Europäischen Kommission im Fall „Danske Staatsbaner“ vom 24. Februar 2010, in der eine Gesamtkapitalrentabilität (RAO) von 3 % als angemessen erachtet wurde (vgl. Punkt 8.3.2 i) (360) unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32011D0003&qid=1695890487829#d1e5435-1-1>, zuletzt abgerufen am 29. September 2023 um 15 Uhr); aufgrund des atypischen Bilanzbildes der WIENER LINIEN GmbH & Co KG infolge des hohen Eigenkapitals wurde dieser RAO anhand der Kapitalsituation ausgewählter deutscher ÖPNV-Unternehmen in eine durchschnittliche Umsatzrendite (ROS) von 9,75 % und eine Bandbreite von 6 % bis 14 % übergeleitet; in diesem Kontext betrug der in Ableitung des genannten Beschlusses zur Anwendung kommende höchstmögliche Qualitätszuschlag bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG 6 % (vgl. Anlage 3 zum ÖPNV-Vertrag)

die Aspekte „Sicherheit“, „Pünktlichkeit“, „Sauberkeit“, „Zuverlässigkeit (Verfügbarkeit)“, „Anschlussicherung“, „Kundinnenfreundlichkeit (Kundinneninformation)“, „Kundinnenzufriedenheit“, „Barrierefreiheit (Behindertengerechtigkeit)“ und „Schnelligkeit“.

Das Qualitätskriterium „Zuverlässigkeit“ unterteilte sich in die Subkriterien „Zuverlässigkeit gesamt“ (U-Bahn, Straßenbahn und Bus) und „Auslaufquote Niederflurfahrzeuge Straßenbahn“. Das Qualitätskriterium „Kundinnenzufriedenheit“ unterteilte sich wiederum in die Subkriterien „Kundinnenzufriedenheit Personal“ und „Kundinnenzufriedenheit Steigerung Jahreskartenbesitzerinnen“. Das Qualitätskriterium „Barrierefreiheit“ unterteilte sich schließlich in die Subkriterien „Barrierefreiheit Aufzüge“ und „Barrierefreiheit Fahrtreppen“.

Der Qualitätszuschlag diene als monetäres Anreizsystem zur Erbringung der oben genannten Qualitätskriterien. Dabei war jedes Qualitätskriterium mit Zielwerten und Untergrenzen versehen. Ausgangsbasis für die jährliche ex-ante Kalkulation des Qualitätszuschlages war die Annahme, dass das Niveau der Qualitätskriterien dem Zielwert 1 entsprach. Dadurch ergab sich ein Anspruch der WIENER LINIEN GmbH & Co KG von 4 % der Beförderungserlöse als Ausgangsbasis.

Die Auszahlung des Qualitätszuschlages erfolgte unterjährig im Rahmen des finanziellen Ausgleiches. Die ex-post Abrechnung erfolgte nach Prüfung der eingereichten Qualitätskriterien und wurde mit Zu- bzw. Abschlägen bei den einzelnen Kriterien saldiert. Die Erreichung des definierten Qualitätsniveaus gemäß Ziel 2 bedeutete die Auszahlung von 6 % der Beförderungserlöse. Das Absinken des Qualitätsniveaus auf die Untergrenze 1 bedeutete keine Rück- oder Auszahlung (+/-0 %). Das Absinken des Qualitätsniveaus auf die Untergrenze 2 bedeutete die Rückzahlung des gesamten Bonus.

Ergab sich insgesamt ein Zuschlag, wurde dieser nach Abschluss der ex-post Abrechnung ausbezahlt. Ein Qualitätsabschlag wurde im Folgejahr bei der Auszahlung der Vorauszahlung abgezogen.

### 3.14.3 Messung des erreichten Qualitätsniveaus und Prüfung der Qualitätskriterien

Die Erfüllung bzw. Übererfüllung der festgelegten Standards für die Qualitätskriterien war Voraussetzung für die Gewährung des Qualitätszuschlages. Die Messung der Verkehrsqualität beruhte einerseits auf objektiven messbaren und andererseits auf subjektiv bewerteten Messgrößen zu den einzelnen Kriterien aus Fahrgastsicht.

Die objektive Prüfung zur Einhaltung der Vorgaben zur „Zuverlässigkeit“ und „Pünktlichkeit“ sowie zu den Ausfällen erfolgte durch den Abgleich der Fahrplandaten mit den betrieblichen Daten. Diese erhob die WIENER LINIEN GmbH & Co KG selbst und hatte entsprechende Berichte an die Stadt Wien weiterzugeben. Letzter war auf Verlangen Zugriff auf das Qualitätsmanagementsystem der Gesellschaft sowie die damit zusammenhängenden Systeme zu gewähren. Die Stadt Wien konnte auch die Einhaltung der Qualitätsanforderungen durch eigene Organe überprüfen bzw. durch Dritte überprüfen lassen.<sup>57</sup>

Die Sicht der Fahrgäste floss ebenfalls in die Bewertung der Qualität mit ein. Für die Qualitätskriterien „Pünktlichkeit“, „Sauberkeit“, „Barrierefreiheit“ und „wahrgenommene Sicherheit“ erfolgten „subjektive Kontrollen“ in Form von Befragungen durch eine unabhängige Einrichtung.<sup>58</sup>

Die dem StRH Wien übermittelten einmal jährlich durchgeführten Befragungen der „Kundinnenzufriedenheit“ durch ein deutsches Markt- und Meinungsforschungsinstitut gaben die von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG aggregierten Daten wieder. Auch die von der Gesellschaft selbst erhobenen Daten waren dokumentiert und in der Gesamtabrechnung für den Qualitätszuschlag nachvollziehbar.

Die Qualitätskriterien „Zuverlässigkeit gesamt“ und „Pünktlichkeit“ waren ebenfalls top strategische KPI im Rahmen der Aufsichtsratsquartalsberichte und Messgrößen im Rahmen der BSC mit der gesamtheitlichen Zielvorgabe, das Kerngeschäft zu sichern und das integrierte System zu erhalten. Qualitätskriterien mit unterjähriger Messung waren ebenfalls Teil des Steuerungscockpits der Gesellschaft.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG hatte im Jahr 2022 erstmals auf eine frühere Empfehlung des StRH Wien hin die Ergebnisdokumentation der unabhängigen Kundinnenbefragung der Stadt Wien übermittelt sowie wesentliche Zielabweichungen nachweislich begründet.<sup>59</sup>

---

<sup>57</sup> Vgl. Anlage 3 zum ÖPNV-Vertrag, S. 1

<sup>58</sup> Ebd.

<sup>59</sup> Vgl. „WIENER LINIEN GmbH & Co KG und MA 5, Prüfung der Gebarung hinsichtlich des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages, StRH IV - 38/20“, Empfehlung Nr. 2 an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG und MA 5 - Finanzwesen S. 42/67 sowie MBG S. 8/17

Zur Prüfung der Erhebung und Berechnung der Qualitätskriterien gab die WIENER LINIEN GmbH & Co KG an, dass diese im Rahmen der jährlichen Jahresabschlussprüfung mit umfasst waren. Laut Managementletter waren dazu keine Beanstandungen erfolgt.

### 3.14.4 Entwicklung des Qualitätsniveaus und der Abrechnung zu den Qualitätskriterien

Der StRH Wien prüfte die Abrechnungen der jährlichen Qualitätszuschläge im Betrachtungszeitraum der Jahre 2017 bis 2022. Er hielt einleitend dazu fest, dass der monetäre Anteil der einzelnen Qualitätskriterien am jährlichen Qualitätszuschlag gleich verteilt war. Das heißt, für jedes Qualitätskriterium bzw. Subqualitätskriterium erhielt die Gesellschaft den gleichen anteiligen Bonus im Voraus ausbezahlt. Nach Bewertung der Qualitätskriterien erfolgte mit der Abrechnung des Qualitätszuschlages entweder eine Nach- oder eine Rückzahlung für jedes Qualitätskriterium. Die Abrechnung des jährlichen Qualitätszuschlages zeigt folgende Entwicklung:

**Tabelle 35: Abrechnung des jährlichen Qualitätszuschlages**

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Durchschnitt in EUR bzw. in %
Qualitätskriterium für Rückzahlung		„Pünktlichkeit“	„Zuverlässigkeit gesamt“	„Kundinnenzufriedenheit Steigerung Jahreskartenbesitzerinnen“	„Zuverlässigkeit gesamt“	„Zuverlässigkeit gesamt“	
Rückzahlung (in EUR)	-	166.856	7.029	1.280.575	24.293	419.449	379.640
Erreichter Qualitätszuschlag	27.350.686	29.148.362	29.637.641	30.927.357	29.737.404	29.182.459	29.726.644
Anteil des Qualitätszuschlages an den Beförderungserlösen lt. Wirtschaftsplan (in %)	5,28	5,42	5,41	5,37	5,47	5,28	5,39

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Darstellung: StRH Wien

Ein sinkendes Qualitätsniveau verzeichneten das Qualitätskriterium „Pünktlichkeit“ im Jahr 2018 und das Qualitätskriterium „Kundinnenzufriedenheit Steigerung Jahreskartenbesitzerinnen“ im Jahr 2020, wobei dieses Jahr im Zeichen der COVID-19-Pandemie stand.

In den Jahren 2019, 2021 und 2022 verzeichnete das Qualitätskriterium „Zuverlässigkeit“ gesamt jeweils ein sinkendes Qualitätsniveau, welches auf die „Zuverlässigkeit“ der Straßenbahn zurückzuführen war.

Der abgerechnete Anteil des Qualitätszuschlages an den Beförderungserlösen lt. Wirtschaftsplan betrug durchschnittlich rd. 5,4 % bzw. rd. 29,70 Mio. EUR p.a. Der Qualitätszuschlag fiel nach einer Steigerung auf rd. 5,5 % im Jahr 2021 wieder auf rd. 5,3 % im Jahr 2022 und lag damit auf demselben Niveau wie im Jahr 2017. Die durchschnittliche Rückzahlung betrug rd. 380.000,- EUR p.a. Im Jahr 2022 erhielt die Gesellschaft rd. 1,70 Mio. EUR weniger aus dem Qualitätszuschlag ausbezahlt als im Jahr 2020.

Der StRH Wien hielt dazu fest, dass sich sinkende Qualitätsniveaus sehr wohl monetär auf die WIENER LINIEN GmbH & Co KG auswirkten, jedoch weniger stark als vielleicht vermutet. Zu den subjektiv bewerteten Messgrößen aus Fahrgastsicht hielt der StRH Wien fest, dass diese aufgrund der ex-post Kundinnenbefragung nur ein zeitlich verzögertes, reaktives Handeln ermöglichten. Zwischen der Inkraftsetzung entsprechender Maßnahmen (z.B. Personalaufstockung im Fahrdienst) bis zu deren Wirken lag eine entsprechende zeitliche Verzögerung, die mittelfristig durchaus Auswirkungen auf das empfundene Qualitätsniveau der Verkehrsdienstleistungen haben konnte. Aus Sicht des StRH Wien waren die genannten Kriterien bzw. KPI nur bedingt als proaktives Steuerungsinstrument geeignet.

### 3.14.5 Zusätzliche Kennzahlen quantifizierbarer Größe

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG rechnete die jährlich zu erbringenden und erbrachten Platzkilometer und Fahrgastzahlen hoch. Weiters errechnete die Gesellschaft jährlich ihren Anteil am „Modal Split“. Auch wenn diese Kennzahlen keine Aussage auf die unmittelbare Qualität der Verkehrsdienstleistungen bzw. die Daseinsvorsorge ermöglichten, waren sie für den StRH Wien für die Hochrechnung des künftig benötigten Personalbedarfes bedeutend.

### 3.14.6 Risiko Personal

Das Personalrisiko war in der Risikomatrix der WIENER LINIEN GmbH & Co KG als finanzielles Risiko definiert. Die Logik dahinter war, dass ein hoher Personalaufwand einen wesentlichen Treiber für das Unternehmensergebnis darstellte. Somit stellten niedrige Personalaufwendungen den Best Case und hohe Personalaufwendungen den Worst Case dar.

Diese Logik führte in der Folge auch zu verzögerten Personalnachbesetzungen, weil diese den Personalaufwand erhöhten und sich negativ auf das Unternehmensergebnis auswirkten.

Für den StRH Wien eignete sich das definierte Personalrisiko nicht für eine konkrete Aussage zur Auswirkung des Personalmangels auf die Daseinsvorsorge, sprich über die Erbringung von Personenverkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität. Auch weitere in der Risiko- und Kontrollmatrix der WIENER LINIEN GmbH & Co KG definierte Toprisiken wie jenes des „Finanziellen Ausgleiches“ ermöglichten keine Aussage dazu.

### 3.14.7 „Betriebsrisiko“ und Personalunterstand

Die Präambel des ÖPNV-Vertrages definierte das „Betriebsrisiko“ als jenes Risiko, welches insbesondere mit der Häufigkeit der Inanspruchnahme der Verkehrsdienste, der Marktakzeptanz der Leistungen und dem daraus resultierenden Einnahmeausfall zusammenhängt.

Für den StRH Wien war die daraus abzuleitende Logik, dass bei sinkender Leistung und abnehmender Akzeptanz die Fahrgastzahlen abnehmen und folglich die Erträge sanken. Er hielt dieser Schlussforderung jedoch entgegen, dass die WIENER LINIEN GmbH & Co KG de facto eine Monopolistin war. Die Jahreskarte würde aufgrund des zum Zeitpunkt der Prüfung weiterhin attraktiven Preises auch bei künftig sinkenden Qualitätsniveaus gekauft werden. Dies nicht zuletzt, weil die Bewohnerinnen bzw. Bewohner von und die Pendlerinnen bzw. Pendler nach Wien zumindest bei längeren Strecken auf die Wiener Linien angewiesen waren. Das Risiko eines Personalmangels auf das „Betriebsrisiko“ bildete sich daher gegenwärtig in erster Linie monetär im Qualitätszuschlag ab. Könnte die Gesellschaft ihre Personenverkehrsdienste aufgrund eines eminenten Personalmangels nicht mehr dauerhaft erbringen, würde sich der Qualitätszuschlag weiter verringern, im schlechtesten Fall käme es zu einer Rückzahlung des gesamten Qualitätszuschlages. Dies würde sich zweifelsohne nachteilig auf die finanzielle Situation der Gesellschaft auswirken, was aber, wie weiter oben ausgeführt, bisher weit weniger stark der Fall war.

### 3.14.8 Beurteilung durch den StRH Wien

Das Risiko des Personalmangels der Gesellschaft für die Daseinsvorsorge bildete sich in erster Linie in den dafür definierten Qualitätskriterien ab. Dies hatte ein sinkendes Qualitätsniveau bei einzelnen Kriterien zur Folge und zog finanzielle Einbußen nach sich, wobei Letztere bisher weniger stark ausfielen als vielleicht erwartet. Für den StRH Wien zeigte das gegenwärtige System insofern eine Schwachstelle auf, weil damit v.a. ex-post reagiert werden konnte. Aus Sicht des StRH Wien war jedoch dem gegenwärtigen Qualitätssicherungssystem die Frage nach ausreichend vorhandenem und qualifiziertem Personal vorgelagert, weil ohne dieses die hinreichende Qualität erst gar nicht erbracht werden könnte. Ein sich operativ verschärfender Personalmangel stellte für den StRH Wien ein immanentes Risiko dar, die definierten Leistungen nicht mehr in ausreichendem Maße erbringen zu können. Umso essentieller war für den StRH Wien eine Personalbedarfsplanung, welche auch einen sogenannten Kippunkt festlegte, ab welchem die definierten Leistungen nicht mehr in hinreichendem Maße erbracht werden können, sodass dies unmittelbare Auswirkungen auf die Qualität und in der Folge auf das „Betriebsrisiko“ hätte.

#### **Empfehlung:**

Der StRH Wien empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, das Risiko „Personalunterstand“ in seine Risikomatrix aufzunehmen. Dieses Risiko sollte genau jenen Kippunkt definieren, ab welchen ein Personalunterstand nicht nur monetäre Auswirkungen auf das „Betriebsrisiko“ der Gesellschaft hat, sondern auch ein hohes Risiko für die im Rahmen der Daseinsvorsorge von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zu erbringenden Leistungen darstellte.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

## 4. Zusammenfassung der Empfehlungen

### Empfehlung Nr. 1:

Bei künftigen Investitionsplanungen wäre das potentiell steigende Qualitäts- und Verfügbarkeitsrisiko aufgrund einer Überalterung des bestehenden Sachanlagevermögens zu beachten und damit gleichzeitig einen weiteren Substanzverzehr bei den technischen Anlagen und Maschinen zu vermeiden (s. Punkt 3.1.1.9).

### Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG berücksichtigt diese Thematik in den laufenden Finanzierungsverhandlungen und wird diese im Zuge der Vorbereitung und Verhandlung einer Nachfolgeregelung für den aktuellen ÖPNV-Vertrag aufnehmen.

### Empfehlung Nr. 2:

Der StRH Wien stellte fest, dass sich der Anteil der Wege der Wienerinnen bzw. Wiener mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad oder zu Fuß im Betrachtungszeitraum trotz der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ausschließlich aufgrund der Zunahme der Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß von 73 % auf 74 % verbessert hatte, und wiederholte seine Empfehlung an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG, dass Anstrengungen zur Verbesserung ihres Marktanteiles am „Modal Split“ zu unternehmen wären (s. Punkt 3.1.4).

**Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:**

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG arbeitet kontinuierlich daran, das Angebot für ihre Fahrgäste zu verbessern. Derzeit wird intensiv an der Umsetzung zahlreicher Projekte im öffentlichen Verkehr gearbeitet, wie beispielsweise dem U2xU5-Ausbau sowie den Erweiterungen der Straßenbahnlinien 12, 18 und 27, um den Verkehrsbedürfnissen der Fahrgäste und der Stadt Wien gerecht zu werden. Neben dem starken Fokus auf den öffentlichen Verkehr bietet die WIENER LINIEN GmbH & Co KG ergänzende Mobilitätsangebote (WienMobil Rad und WienMobil Auto) an. Alle diese Maßnahmen zielen darauf ab, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split in Wien zu erhöhen.

Neben den Initiativen und angeführten Maßnahmen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG sind zur Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs (sogenannte Pull-Maßnahmen) aber auch weiterhin ergänzend Push-Maßnahmen seitens der Stadt Wien (wie z.B. Parkraummanagement) erforderlich, um die Ziele der Stadt Wien hinsichtlich des Stadtentwicklungsplanes und der Smart Klima City Strategie zu erreichen.

**Empfehlung Nr. 3:**

Zwar hatten die Jahresabschlüsse der Gesellschaft uneingeschränkte Bestätigungsvermerke durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaften erhalten, dennoch wäre die genannte Buchungspraxis noch einmal im Sinn des Gebots der Einhaltung des Bruttoprinzips zu überdenken (s. Punkt 3.2.1.1).

#### **Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:**

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird die Empfehlung im Zuge der Jahresabschlussprüfung 2024 mit dem Wirtschaftsprüfer in Abstimmung mit der WIENER STADTWERKE GmbH besprechen und nach Möglichkeit die Umsetzung prüfen.

#### **Empfehlung Nr. 4:**

Der StRH Wien stellte im Zuge der Analyse der Finanzierung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG fest, dass in den Jahresabschlüssen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG keine umfassende, transparente Information bzw. Übersicht über von der öffentlichen Hand erhaltene Mittel vorlag, weshalb dies in den künftigen Jahresabschlüssen darzustellen wäre (s. Punkt 3.2.1.2).

#### **Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:**

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG orientiert sich an den gesetzlichen Anforderungen zur Erstellung von Jahresabschlüssen. Nach nochmaliger Rücksprache mit dem Wirtschaftsprüfer wurden alle Pflichtangaben umgesetzt, dementsprechend besteht keine Notwendigkeit von der Praxis abzuweichen.

#### **Gegenäußerung des StRH Wien:**

Der StRH Wien hielt fest, dass zur Wahrung einer gebotenen Transparenz, über die Pflichtangaben hinausgehend, eine umfassende Information bzw. Übersicht bzgl. der von der öffentlichen Hand erhaltenen Mittel darzustellen wäre.

**Empfehlung Nr. 5:**

Künftig wären in den nach IFRS erstellten Wirtschaftsplänen die Herleitung der Festlegungen für Zuschüsse nach UGB auch auszuweisen (s. Punkt 3.7.5.4).

**Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:**

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird die Empfehlung intern sowie mit der WIENER STADTWERKE GmbH hinsichtlich der Möglichkeit einer Anpassung der nach IFRS erstellten Wirtschaftspläne prüfen.

**Empfehlung Nr. 6:**

Im Hinblick auf die überdurchschnittlichen Preissteigerungen der letzten Jahre und die Vertragsdauer des ÖPNV-Vertrages wären dynamische Wertanpassungsklauseln, beispielsweise baukosten- und maschinenpreisindexbasierte Klauseln im Zusammenhang mit Investitionsprogrammen, in künftigen ÖPNV-Verträgen aufzunehmen (s. Punkt 3.7.5.5).

**Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:**

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird diese Empfehlung im Zuge der Vorbereitung und Verhandlung einer Nachfolgeregelung für den aktuellen ÖPNV-Vertrag berücksichtigen.

#### **Empfehlung Nr. 7:**

Für die Beitragsgrenzen zur Meldung von Vergaben an die MA 5 - Finanzwesen wäre bei den Vertragsverhandlungen zu künftigen ÖPNV-Verträgen vorzuschlagen, eine dynamische Valorisierung bzw. Anpassung vornehmen zu können (s. Punkt 3.7.5.10).

#### **Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:**

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird die Thematik im Zuge der Vorbereitung und Verhandlung einer Nachfolgeregelung für den aktuellen ÖPNV-Vertrag berücksichtigen.

#### **Empfehlung Nr. 8:**

Im Durchführungsübereinkommen zum ÖPNV-Vertrag wäre zu konkretisieren, dass Baukosten- und Bauablaufpläne via MA 5 - Finanzwesen an das Bundesministerium für Finanzen weiter übermittelt werden (s. Punkt 3.7.5.11).

#### **Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:**

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird die Empfehlung prüfen und mit der MA 5 - Finanzwesen abstimmen.

#### **Empfehlung Nr. 9:**

Bei der Zuordnung der Kosten auf die Kontierungsobjekte wäre auch ein Gemeinkostenzuschlag zu berücksichtigen (s. Punkt 3.8.2).

**Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:**

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird künftig bei Auswertungen der Kosten der Öffentlichkeitsarbeit die anteiligen Kosten des Overheads sowie etwaige Fremdleistungen berücksichtigen.

**Empfehlung Nr. 10:**

Das errechnete Zahlenwerk aus der Zehnjahresplanung wäre in die mehrjährige Berechnung des Personalaufwandes im Rahmen des Wirtschaftsplanes überzuleiten. Damit wäre einerseits sichergestellt, dass auch bei der Berechnung der Personalaufwendungen in der Mehrjahresbetrachtung Prämissen wie Fluktuation oder Pensionierungen berücksichtigt wären. Andererseits würde dies in der Mehrjahresbetrachtung eine Verschränkung zwischen Mengen- und Wertangaben sicherstellen (s. Punkt 3.9.6).

**Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:**

Die beiden Instrumente zur mittel- und langfristigen Personalplanung werden zu unterschiedlichen Zwecken eingesetzt. Die Mehrjahresplanung mit ihrem fünfjährigen Planungshorizont bildet dabei die Basis für die strategische Zehnjahresplanung. Die vom StRH Wien empfohlene Verschränkung wurde bereits in Ansätzen im Zuge der aktuellen Planungen für 2025ff umgesetzt.

Weitere Maßnahmen werden im Rahmen des laufenden HR-Projektes erarbeitet.

### **Empfehlung Nr. 11:**

Vor allem für den Fahrdienst wäre zu analysieren, ob zwischen Personalunterstand, Überstunden und Krankenstandstagen ein Ursache-Wirkungs-Zusammenhang bestand (s. Punkt 3.10.4).

### **Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:**

Einzelne Analysen wurden bereits durchgeführt. Zur konkreten Empfehlung sei gesagt, dass die Krankenstände bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG in den vergangenen Jahren rückläufig sind, dies ist u.a. auch auf einen strukturierten und gut etablierten Prozess zum Umgang mit krankheitsbedingten Abwesenheiten bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zurückzuführen. Kernelement ist hier der Kontakt und die Vereinbarung konkreter Maßnahmen zwischen Führungskraft und Mitarbeitenden. Das Thema Krankenstand ist ein sehr individuelles, daher setzt die WIENER LINIEN GmbH & Co KG auf individuelle Betreuung durch die unmittelbare Führungskraft.

### **Empfehlung Nr. 12:**

Es wären gemäß dem prognostizierten Bedarf zeitgerecht Maßnahmen zur Rekrutierung des erforderlichen Personals zu setzen (s. Punkt 3.10.5).

**Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:**

Die Recruitingplanung wird bereits aktuell aus der operativen Personalplanung (Budgetperiode) mit erforderlichen Maßnahmen abgeleitet. So wurden als Folge des Personalunterstands im Straßenbahnbetrieb Kampagnenschwerpunkte zur Gewinnung neuer Mitarbeitenden gesetzt (z.B. Recruitingevents wie Nachtrecruiting, verstärkte Zielgruppenwerbung auf Social Media Kanälen etc.).

Die Verfügbarkeit neuer Mitarbeitenden unterliegt aber (wie in allen vergleichbaren Branchen zu beobachten ist) stark äußeren Faktoren (Marktsituation der Region, demografischer Wandel). Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird dennoch im Sinn der Empfehlung die Ableitung weiterer Maßnahmen prüfen.

**Empfehlung Nr. 13:**

Künftig wären die Gesamtkosten der gesetzten Maßnahmen zu erfassen und laufend zu steuern (s. Punkt 3.11.3).

**Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:**

Die Gesamtkosten der Maßnahmen werden gemäß Vorgaben buchhalterisch erfasst. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG hat im Bereich der Unternehmenskommunikation und des Personalbereichs die Umsetzung von Maßnahmen zur besseren Steuerung und Kosten-Nutzen-Analyse bereits eingeleitet.

#### **Empfehlung Nr. 14:**

Es wären weiters Maßnahmen zu setzen, um zu einer Aussage der Treffsicherheit der Projekte bzw. deren „Kosten-Nutzen/Kosten-Wirkung“ zu gelangen (s. Punkt 3.11.3).

#### **Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:**

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG hat bereits, wie zur Stellungnahme zu Empfehlung Nr. 13 genannt, diesbezügliche Maßnahmen eingeleitet.

#### **Empfehlung Nr. 15:**

Es wäre zu hinterfragen, ob Austritte mit dem Wechsel an Mitbewerberinnen bzw. Mitbewerber zusammenhängen und welche dafür die maßgeblichen Treiber (Arbeitszeiten, Gehälter etc.) darstellten (s. Punkt 3.13.4).

#### **Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:**

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG führt seit Jahren Exitgespräche durch, in denen auch die Austrittsgründe thematisiert werden. Aus Sicht der WIENER LINIEN GmbH & Co KG sind weitere Maßnahmen zur Informationsgewinnung nicht erforderlich.

#### **Gegenäußerung des StRH Wien:**

Der StRH Wien betonte die Wichtigkeit eines diesbezüglichen Vergleichs innerhalb der Branche und hielt daher seine Empfehlung aufrecht.

**Empfehlung Nr. 16:**

Es wäre das Risiko „Personalunterstand“ in die Risikomatrix aufzunehmen. Dieses Risiko sollte genau jenen Kippunkt definieren, ab welchem ein Personalunterstand nicht nur monetäre Auswirkungen auf das „Betriebsrisiko“ der Gesellschaft hat, sondern auch ein hohes Risiko für die im Rahmen der Daseinsvorsorge von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zu erbringenden Leistungen darstellt (s. Punkt 3.14.8).

**Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:**

Die Empfehlung befindet sich bereits im Rahmen eines HR-Projektes in Umsetzung.

**Der Stadtrechnungshofdirektor:**

**Mag. Werner Sedlak, MA**

Wien, im November 2024