



**WIENER LINIEN
GmbH & Co KG,
Infrastrukturinstand-
haltung, Fahrplan-
ausdünnung und
Personalmangel
bei den Wiener Linien,
Prüfungersuchen
gemäß § 73e Abs. 1
(nunmehr § 73f
Abs. 1) WStV vom
21. Dezember 2022,
Teil 3: technische und
betriebliche Fragen
zum Busverkehr**

StRH V - 530929-2023

Impressum

Stadtrechnungshof Wien
Landesgerichtsstraße 10
1082 Wien
Telefon: +43 1 4000 82911
E-Mail: post@stadtrechnungshof.wien.at
www.stadtrechnungshof.wien.at

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



Kurzfassung

Der StRH Wien prüfte aufgrund eines Prüfungsersuchens des ÖVP-Klubs der Bundeshauptstadt Wien die Instandhaltung, Fahrplanausdünnung und den Personalmangel bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Im vorliegenden dritten Teil dieser Prüfung wurden die technischen und betrieblichen Fragen zum städtischen Busverkehr behandelt. Der städtische Busverkehr wurde in Wien im Eigenbetrieb und im Fremdbetrieb abgewickelt. Beim Fremdbetrieb führten Busunternehmen im Auftrag der WIENER LINIEN GmbH & Co KG den Linienbetrieb durch.

Die Instandhaltung der Busse des Eigenbetriebes wurde von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG in Zusammenarbeit mit der Busherstellerin vorgenommen. Die stichprobenweise Einschau in die Protokolle der wiederkehrenden Begutachtungen gemäß § 57a KFG 1967, die Türenüberprüfungsprotokolle gemäß § 8 AM-VO und die vierteljährlichen Zwischenüberprüfungen gemäß § 40 KfIG der Busse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG ergaben keine Beanstandungen. Die vom StRH Wien ausgewählten Busse waren in den Busgaragen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG immer rechtzeitig überprüft worden.

Die Einrichtungen der Bushaltestellen, für die die WIENER LINIEN GmbH & Co KG zuständig war, befanden sich in einem guten Zustand, wie die Ortserhebungen an einer vom StRH Wien ausgewählten Buslinie ergaben. Außerdem waren alle erforderlichen Haltestellengenehmigungen vorhanden.

Um die gesetzlichen Mindestziele bei der Beschaffung bzw. beim Einsatz sauberer Busse erfüllen zu können, unternahm die WIENER LINIEN GmbH & Co KG große Anstrengungen bei der Beschaffung geeigneter emissionsfreier bzw. schadstoffarmer Busse sowie auch bei der Errichtung von Ladestationen und Wasserstoffversorgungsanlagen. Da die erste Beschaffungsphase gemäß Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz noch nicht beendet war, konnte die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Mindestanteile an emissionsfreien bzw. schadstoffarmen Bussen vom StRH Wien zum Prüfungszeitpunkt noch nicht abschließend beurteilt werden.

Die Intervallausdehnungen im Eigenbetrieb betrug aufgrund von Personalmangel in den Jahren 2022 und 2023 20 s bis 2,5 min und brachten keine großen Auswirkungen auf den städtischen Busverkehr mit sich. Das von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG initiierte „5-Punkte-Programm für Rückkehr zu mehr Regelmäßigkeit und Verlässlichkeit“ führte nach

wenigen Monaten zur Entspannung der Personalsituation bei den Buslenkenden und ab September 2023 wieder zu regulären Fahrplänen.

Der Betriebszweig Bus erfüllte für den gesamten Betrieb die Vorgaben an die Qualität aus dem Kriterium Pünktlichkeit aus dem ÖPNV-Vertrag zwischen der Stadt Wien und der WIENER LINIEN GmbH & Co KG über den gesamten betrachteten Zeitraum der Jahre 2017 bis 2022. Die Vorgabe an das Qualitätskriterium Zuverlässigkeit wurde für den Eigenbetrieb ebenfalls eingehalten. Somit waren die Busse auch in der herausfordernden Zeit der COVID-19-Pandemie ausreichend pünktlich und zuverlässig.

Eine Verbesserungsmöglichkeit sah der StRH Wien durch die Meldeverpflichtung von Ergebnissen von besonderen Überprüfungen gemäß § 56 KFG 1967 und von Prüfungen an Ort und Stelle gemäß § 58 KFG 1967 durch die auftragnehmenden Busunternehmen an die Auftraggeberin. Der StRH Wien empfahl eine verbesserte Erfassung bzw. Auswertung von Daten für die Qualitätskriterien Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, um die Betriebsarten Eigenbetrieb und Fremdbetrieb besser miteinander vergleichen zu können. Damit offensichtliche Fahrzeugmängel bei der Wagenübernahme erkannt und rasch behoben werden können, wurden innerbetriebliche Weiterbildungsmaßnahmen für Buslenkende empfohlen. Klärungsbedürftig war die auffallend größere Anzahl von Meldungen von Vorfällen an die Kraftfahrlinienbehörde im Eigenbetrieb als im Fremdbetrieb. Um eine innerbetriebliche Kontrolle der Ablaufprozesse im Bereich der Planung und Umsetzung von Investitionsvorhaben für das Busnetz zu ermöglichen, sollten die wesentlichen Planungsschritte und Umsetzungsschritte künftig nachvollziehbar dokumentiert werden.

Der StRH Wien unterzog aufgrund eines Prüfungsersuchens von 13 Gemeinderatsmitgliedern des ÖVP-Klubs der Bundeshauptstadt Wien die Infrastrukturinstandhaltung, die Fahrplanausdünnung und den Personalmangel der WIENER LINIEN GmbH & Co KG einer stichprobenweisen Prüfung in drei Teilen. Im gegenständlichen dritten Teil der Prüfung wurden die technischen und betrieblichen Fragen zum Busverkehr behandelt. Das Ergebnis seiner Wahrnehmungen wurde nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung der geprüften Stelle mitgeteilt. Die von der geprüften Stelle abgegebene Stellungnahme wurde berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Prüfungsgrundlagen des StRH Wien	12
1.1	Prüfungsgegenstand	12
1.2	Prüfungszeitraum	17
1.3	Prüfungshandlungen	17
1.4	Prüfungsbefugnis	17
1.5	Vorberichte	17
2.	Städtischer Kraftfahrlinienverkehr und seine Eckdaten	18
3.	Nicht umgesetzte Investitionen im Betriebszweig Bus	25
4.	Ausbaupläne des Busnetzes	28
5.	Instandhaltung von Bussen.....	30
6.	Zustand der Busse	32
7.	Instandhaltung von Haltestellen	38
8.	Zustand der Haltestellen	39
9.	Investitionsnotwendigkeiten bei der Businfrastruktur.....	40
10.	Erhaltungsmaßnahmen bei der Businfrastruktur	43

11.	Intervallausdehnungen aufgrund von Personalmangel	44
12.	Fahrplanabweichungen im Busverkehr	47
13.	Zuverlässigkeit im Busverkehr	49
14.	Störungen im Busverkehr	50
15.	Zusammenfassung der Empfehlungen	60

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1: Betreibende der städtischen Buslinien in Wien (Stand: 1. Oktober 2022)	18
Tabelle 2: Eckdaten zum Linienverkehr mit Bussen	19
Tabelle 3: Fahrgastzahlen im Busbetrieb	20
Tabelle 4: Wagennutz-km, geordnet nach der Verwendungsart.....	21
Tabelle 5: Platz-km, geordnet nach der Verwendungsart	21
Tabelle 6: Wagennutz-km, geordnet nach der Antriebsart.....	22
Tabelle 7: Platz-km, geordnet nach der Antriebsart	22
Tabelle 8: Wagennutz-km im Busbetrieb, geordnet nach Eigenbetrieb und Fremdbetrieb	23
Tabelle 9: Platz-km im Busbetrieb, geordnet nach Eigenbetrieb und Fremdbetrieb.....	23
Tabelle 10: Ausgaben für den Fremdbetrieb mit Bussen (in EUR)	23
Tabelle 11: Auswahl von Linienbussen für die Stichprobe	33
Tabelle 12: Position „Erhaltung der Autobusse“ im Wirtschaftsplan und Rechnungsabschluss der WIENER LINIEN GmbH & Co KG	43
Tabelle 13: Intervallausdehnungen an Schultagen von Montag bis Freitag ab 9.00 Uhr aufgrund von Personalmangel ab 3. November 2022.....	45
Tabelle 14: Intervallausdehnungen an Ferientagen von Montag bis Freitag ab 9.00 Uhr aufgrund von Personalmangel ab 3. November 2022	45
Tabelle 15: Qualitätskriterium 2 - Pünktlichkeit aus dem ÖPNV-Vertrag, gesamter Busverkehr (Eigenbetrieb und Fremdbetrieb) und gesamter Verkehr (in %)	48
Tabelle 16: Qualitätskriterium 4.1 - Zuverlässigkeit aus dem ÖPNV-Vertrag, Busverkehr im Eigenbetrieb und gesamter Verkehr (in %).....	49
Tabelle 17: Anzahl der Vorfallmeldungen an die Kraftfahrlinienbehörde.....	51
Tabelle 18: Risiken im Busbetrieb im Jahr 2022	54
Tabelle 19: Sicherheitsindikatoren im Eigenbetrieb und Fremdbetrieb	55
Tabelle 20: Häufigsten drei Arten des Sicherheitsindikators „Unfälle“ im Jahr 2022	56
Tabelle 21: Häufigsten drei Arten des Sicherheitsindikators „Personenunfälle“ im Jahr 2022	56

Abkürzungsverzeichnis

%	Promille
Abs.	Absatz
AM-VO	Arbeitsmittel-Verordnung
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
COVID	Coronavirus-Krankheit
COVID-19	Coronavirus-Krankheit-2019
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
E-Mobilität	Elektromobilität
E-Paper	electronic paper
E-Ticket	elektronisches Ticket
EU	Europäische Union
EUR	Euro
exkl.	exklusive
gem.	gemäß
GmbH & Co KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
IBIS	Integriertes Bordinformationssystem
inkl.	inklusive
ISO	International Standards Organisation
KFG 1967	Kraftfahrgesetz 1967
KFG-Novelle	Kraftfahrgesetz-Novelle
KfIG	Kraftfahrliniengesetz
Kfz	Kraftfahrzeug
kg	Kilogramm
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
kN	KiloNewton
lt.	laut
m	Meter
MA	Magistratsabteilung
min	Minuten
Mio. EUR	Millionen Euro

N	Nightline
Nr., Nrn.	Nummer, Nummern
o.a.	oben angeführt
Öffi	Öffentliches Verkehrsmittel
ÖNORM EN	Europäische Norm im Status einer österreichischen Norm
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNV-Vertrag	Öffentlicher Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrag
ORF	Österreichischer Rundfunk
ÖVP	Österreichische Volkspartei
PBStV	Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung
Pkw	Personenkraftwagen
rd.	rund
s	Sekunden
s.	siehe
sog.	sogenannter
StRH	Stadtrechnungshof
t	Tonnen
TEUR	Tausend Euro
u.a.	unter anderem
U2	U-Bahnlinie 2
U5	U-Bahnlinie 5
U-Bahn	Untergrundbahn
usw.	und so weiter
v.a.	vor allem
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H.
Wiener Linien	WIENER LINIEN GmbH & Co KG
WStV	Wiener Stadtverfassung
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

Glossar

Auftragsverkehr

Verkehrsdienstleistung, die im Auftrag der Konzessionsinhaberin bzw. des Konzessionsinhabers einer Linie erbracht wird. Der Auftragsverkehr wird auch als Fremdbetrieb bezeichnet.

Instandhaltung

Maßnahmen zur Erhaltung und Wiederherstellung des Soll-Zustandes sowie zur Feststellung und Beurteilung des Ist-Zustandes. Sie setzt sich aus den Überprüfungen, der Wartung und den Instandsetzungen zusammen.

Instandsetzung

Maßnahmen zur Wiederherstellung des Soll-Zustandes.

Modal Split

Der Modal Split, auch als Verkehrsmittelwahl bezeichnet, beschreibt die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsträger.

Platz-km

Kennzahl für die Betriebsleistung im öffentlichen Verkehr. Sie berechnet sich durch Multiplikation der angebotenen Fahrgastplätze pro Fahrzeug mit der vom jeweiligen Fahrzeug zurückgelegten Wegstrecke im öffentlichen Verkehr in km.

SOZIUS-Dienst

Ein Dienst der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zur Betreuung ihrer Bediensteten in schwierigen und extremen beruflichen Situationen durch betriebseigene Psychologinnen bzw. Psychologen oder psychisch geschulte Hilfspersonen.

Störung

Ereignis, das die Durchführung des geplanten Busbetriebes stört oder sogar verhindert.

Überprüfung

Maßnahmen zur Feststellung und Beurteilung des Ist-Zustandes.

Wagennutz-km (bzw. Nutzzug-km)

Kennzahl für die Betriebsleistung im öffentlichen Verkehr. Sie ist durch die vom jeweiligen Fahrzeug zurückgelegte Wegstrecke im öffentlichen Verkehr in km bestimmt.

Zuverlässigkeit

Gemäß ÖNORM EN 13816 - „*Transport - Logistik und Dienstleistungen - Öffentlicher Personenverkehr: Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität*“ (Ausgabedatum: 1. August 2022) ein Maß, inwieweit die Kundin bzw. der Kunde sicher sein kann, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt bzw. veröffentlicht sind.

Zwischenüberprüfung

Gemäß KfIG vierteljährlich vorgeschriebene betriebliche Überprüfung der Beschaffenheit und Wirkungsweise der Bremsanlagen und der Lenkung sowie des Zustandes der Bereifung.

Prüfungsergebnis

1. Prüfungsgrundlagen des StRH Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

13 Gemeinderatsmitglieder des ÖVP-Klubs der Bundeshauptstadt Wien stellten gemäß § 73e Abs. 1 (nunmehr § 73f Abs. 1) WStV am 21. Dezember 2022 ein Prüfungsersuchen an den StRH Wien, die Infrastrukturinstandhaltung, die Fahrplanausdünnung und den Personalmangel bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG einer Prüfung zu unterziehen.

Das Prüfungsersuchen lautete:

„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, Ausbauprojekte 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)?*
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 StadtwerkeKonzernverbundes 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 StadtwerkeKonzerns 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.

Prüfungsgegenstand des Teiles 3 bildeten somit die Fragen 1 bis 7, 10 bis 11 und 27 bis 30 hinsichtlich des Kraftfahrlinienverkehrs mit Bussen im Eigenbetrieb und im Auftragsverkehr der WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Auf die Frage 19 wurde gesamtheitlich in Teil 2 eingegangen.

Die Fragen 8 und 9 bezogen sich auf Langsamfahrstellen bzw. Langsamfahrabschnitte. Diese konnten im Straßenbahnnetz und im U-Bahnnetz z.B. durch Mängel an der betriebseigenen Infrastruktur oder zum Schutz von Arbeitenden in Baustellen auftreten. Im Busverkehr wurde hauptsächlich die allgemeine Straßeninfrastruktur genützt. Diese wurde von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG weder hergestellt noch erhalten. Für die Behebung von Mängeln an der Straßeninfrastruktur, die zur Reduktion der Geschwindigkeit im Straßenverkehr führten, war die WIENER LINIEN GmbH & Co KG nicht zuständig, weshalb der StRH Wien die Fragen 8 und 9 beim Busverkehr als nicht prüfungsrelevant einstufte.

Zur prüfungsrelevanten Infrastruktur im Busverkehr zählte der StRH Wien die Busse und die Bushaltestellen. Auf den Betrieb mit Anrufsammeltaxis und Rufbussen, die in gering bevölkerten Siedlungsgebieten verkehrten, wurde aufgrund der im Vergleich zum sonstigen Busverkehr verhältnismäßig niedrigen Fahrgastzahlen nicht eingegangen.

Die Einhaltung vergaberechtlicher Bestimmungen wurde vom StRH Wien nicht geprüft.

1.2 Prüfungszeitraum

Der gegenständliche Prüfungsteil wurde im zweiten bis vierten Quartal des Jahres 2023 sowie im ersten Halbjahr des Jahres 2024 von der Abteilung Bauwerke, Verkehr und Energie unter Einbindung der Abteilung Beschaffung und Bauwirtschaft des StRH Wien durchgeführt. Das Eröffnungsgespräch mit der geprüften Stelle fand Ende Mai 2023 statt. Die Schlussbesprechung wurde im September 2024 durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum umfasste die Jahre 2017 bis 2022, wobei gegebenenfalls auch spätere Entwicklungen in die Einschau einbezogen wurden.

1.3 Prüfungshandlungen

Die Prüfungshandlungen umfassten Gespräche mit den Vertreterinnen bzw. Vertretern der geprüften Stelle, die Durchsicht von Unterlagen aus Ausarbeitungen zu Fragenkatalogen, Literatur- und Internetrecherchen sowie Ortsaugenscheine.

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

1.4 Prüfungsbefugnis

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

1.5 Vorberichte

Zum gegenständlichen Prüfungsthema liegen dem StRH Wien für die vergangenen zehn Jahre folgende relevante Prüfungsberichte vor:

- „Wiener Linien GmbH & Co KG, Auslastung der Kfz-Prüfstelle in der Hauptwerkstätte; Nachprüfung, StRH V - GU 230-2/15“,
- Bericht des Rechnungshofes Österreich „WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Beschaffung von Autobussen und Internes Kontrollsystem, Reihe WIEN 2016/3“,
- „Wiener Linien GmbH & Co KG, Leistungsvorgaben an die Busverkehrsdienste, StRH V - 9/16“,
- „Wiener Linien GmbH & Co KG, Schutzmaßnahmen gegen Übergriffe auf Bedienstete im öffentlichen Verkehr, StRH V - 13/18“,
- „Wiener Linien GmbH & Co KG und MA 6, Prüfung der Gebarung im Hinblick auf Fahrgastunterstände, StRH IV - 23/18“ und
- „WIENER LINIEN GmbH & Co KG und MA 5, Prüfung der Gebarung hinsichtlich des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages, StRH IV - 38/20“.

2. Städtischer Kraftfahrlinienverkehr und seine Eckdaten

2.1 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG verfügte seit dem Jahr 2016 für sämtliche städtische Buslinien über die Konzessionen gemäß KfIG, wodurch der diesbezüglichen Vorgabe des Gemeinderatsbeschlusses vom 14. Dezember 2007 entsprochen werden konnte. Die Konzessionen waren von der als Kraftfahrlinienbehörde in Wien tätigen MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten ausgestellt worden.

2.2 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG betrieb den städtischen Kraftfahrlinienverkehr sowohl im Eigenbetrieb als auch im Auftragsverkehr mit anderen Busunternehmen. Der städtische Kraftfahrlinienverkehr umfasste mit Stand vom 1. Oktober 2022 114 Buslinien und 21 Nachtbuslinien. Die Nachtbuslinien wurden auch als Nightline bezeichnet. Linienbezeichnungen der Nightline begannen mit dem Buchstaben N. Die Nachtbuslinien wurden ausschließlich von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG durchgeführt (s. Tabelle 1).

Tabelle 1: Betreibende der städtischen Buslinien in Wien (Stand: 1. Oktober 2022)

Unternehmen	Anzahl der Buslinien	Buslinien
WIENER LINIEN GmbH & Co KG	46	1A, 2A, 3A, 4A, 5A, 7A, 9A, 10A, 11A, 11B, 12A, 13A, 14A, 15A, 24A, 26A, 27A, 28A, 29A, 30A, 31A, 32A, 35A, 36A, 36B, 38A, 39A, 40A, 48A, 57A, 59A, 61A, 61B, 62A, 63A, 64A, 64B, 66A, 69A, 71A, 71B, 74A, 82A, 84A, 86A, 87A
WIENER LINIEN GmbH & Co KG	21	N6, N8, N20, N23, N25, N26, N29, N31, N35, N38, N41, N43, N46, N49, N60, N62, N65, N66, N67, N71, N75

Unternehmen	Anzahl der Buslinien	Buslinien
Firma A	31	34A, 42A, 43A, 43B, 44A, 45A, 46A, 46B, 56A, 56B, 58A, 58B, 72A, 73A, 76A, 76B, 77A, 79A, 79B, 85A, 88A, 88B, 89A, 93A, 95A, 95B, 96A, 97A, 98A, 99A, 99B
Firma B	18	5B, 17A, 19A, 20A, 20B, 22A, 25A, 33A, 37A, 41A, 53A, 54A, 54B, 60A, 70A, 80A, 92A, 92B
Firma C	9	8A, 38B, 39B, 47B, 51A, 52A, 52B, 65A, 94A
Firma D	4	67A, 67B, 68A, 68B
Firma E	4	47A, 49A, 50A, 50B
Firma F	2	7B, 16A

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

2.3 Durch den zentral gesteuerten städtischen Kraftfahrlinienverkehr standen den Fahrgästen in Wien u.a.:

- Ein gemeinsamer Kundinnendienst bzw. Kundendienst,
- eine einheitlich gestaltete Ausrüstung der Bushaltestellen,
- ein im Wesentlichen einheitliches Design der Busse, das sich vom regionalen Busverkehr der VOR unterschied,
- eine bedarfsorientierte Gestaltung der Betriebszeiten und Intervalle aus der Sicht eines integrierten Verkehrsunternehmens, das auch einen Straßenbahnverkehr und U-Bahnverkehr durchführte, sowie
- ein flächendeckender Winterdienst und eine Reinigung der Anlagen im Haltestellenbereich zur Verfügung.

2.4 Die Tabelle 2 gibt einen Überblick über wesentliche Kenngrößen des städtischen Kraftfahrlinienverkehrs in Wien.

Tabelle 2: Eckdaten zum Linienverkehr mit Bussen

	Anzahl der Linien	Anzahl der Haltestellen	Linienlänge in km	Anzahl der Busse im Eigenbetrieb
2017	128	4.197	845,7	469
2018	129	4.230	848,0	447
2019	131	4.291	860,5	427



	Anzahl der Linien	Anzahl der Haltestellen	Linienlänge in km	Anzahl der Busse im Eigenbetrieb
2020	131	4.389	879,9	425
2021	131	4.371	874,6	423
2022	133	4.414	882,9	437

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

2.5 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG transportierte im Eigenbetrieb deutlich mehr Fahrgäste als die auftragnehmenden Busunternehmen (s. Tabelle 3). Der leichte Rückgang der Fahrgastzahlen in den Jahren 2018 und 2019 gegenüber dem Jahr 2017 war auf Änderungen des Kraftfahrlinienverkehrs durch U-Bahnbaustellen und auf Kürzungen bei der Buslinie 15A zurückzuführen. Der starke Rückgang der Fahrgastzahlen ab dem Jahr 2020 wurde durch die COVID-19-Pandemie verursacht. Wie Fahrgastzahlen in einem Verkehrsunternehmen definiert und im öffentlichen Verkehr ermittelt wurden, ist im Bericht „WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Ermittlung der Fahrgastzahlen bei U-Bahnen, StRH V - 9/20“ am Beispiel für den Betriebszweig U-Bahn enthalten.

Tabelle 3: Fahrgastzahlen im Busbetrieb

	Eigenbetrieb	Fremdbetrieb	Gesamter Busbetrieb
2017	144.159.927	58.087.122	202.247.049
2018	140.350.912	56.990.391	197.341.303
2019	138.055.861	58.027.655	196.083.516
2020	85.588.147	37.254.669	122.842.816
2021	88.355.310	34.972.735	123.328.045
2022	108.665.568	43.720.328	152.385.896

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

2.6 Der städtische Kraftfahrlinienverkehr setzte sich aus verschiedenen Anteilen zusammen (s. Tabellen 4 und 5). Der gemeinsam mit den auftragnehmenden Busunternehmen betriebene Tagverkehr bildete den Hauptteil.

Tabelle 4: Wagennutz-km, geordnet nach der Verwendungsart

	Tagverkehr im Eigenbetrieb	Nachtverkehr im Eigenbetrieb	Schienen- ersatzverkehr	Tagverkehr im Fremdbetrieb	Anrufsammel- taxi/Rufbusse im Fremdbetrieb	Gesamter Busbetrieb
2017	20.246.360	1.116.682	24.284	17.240.863	265.281	38.893.470
2018	20.797.769	1.115.133	15.675	17.037.825	254.056	39.220.458
2019	20.402.780	1.134.703	211.226	17.418.460	241.526	39.408.695
2020	19.962.228	1.120.542	46.172	17.106.119	190.813	38.425.873
2021	20.463.000	1.237.680	10.289	17.572.853	242.032	39.525.855
2022	20.500.994	1.206.655	2.735	17.673.473	266.291	39.650.147

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

Tabelle 5: Platz-km, geordnet nach der Verwendungsart

	Tagverkehr im Eigenbetrieb	Nachtverkehr im Eigenbetrieb	Schienen- ersatzverkehr	Tagverkehr im Fremdbetrieb	Anrufsammel- taxi/Rufbusse im Fremdbetrieb	Gesamter Busbetrieb
2017	1.799.586.195	95.688.177	2.432.679	1.303.023.660	2.122.248	3.202.852.959
2018	1.881.657.544	94.689.678	1.614.552	1.272.410.006	2.442.074	3.252.813.854
2019	1.901.134.517	96.787.576	21.999.285	1.316.885.215	1.932.208	3.338.738.801
2020	1.896.958.578	100.926.382	3.581.281,00	1.291.789.939	1.526.502	3.294.782.682
2021	1.945.238.291	114.235.522	1.091.699,00	1.945.238.291	1.936.259	3.388.323.902
2022	1.944.767.346	110.853.702	272.613,00	1.336.013.869	2.130.328	3.394.037.857

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

2.7 Der Schienenersatzverkehr wurde in den Jahren 2017 bis 2022 fast ausschließlich von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG erbracht. Nur im Jahr 2020 wurde ein Schienenersatzverkehr an ein privates Busunternehmen vergeben. Das private Busunternehmen fuhr 10.157 Wagennutz-km bzw. 721.147 Platz-km im Schienenersatzverkehr für die Straßenbahnlinie O.

2.8 Die mit Flüssiggas angetriebenen Busse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wurden im Betrachtungszeitraum ausgeschieden, wodurch der jeweilige Anteil der mit Diesel angetrie-

benen Busse anstieg (s. Tabellen 6 und 7). Die auftragnehmenden Busunternehmen verwendeten ausschließlich Busse mit Dieselantrieb. Im 1. Wiener Gemeindebezirk kamen im Eigenbetrieb auch elektrisch angetriebene Busse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zum Einsatz. Ihre Fahrleistung war im Vergleich zur gesamten Fahrleistung des städtischen Kraftfahrlinienverkehrs gering.

Tabelle 6: Wagennutz-km, geordnet nach der Antriebsart

	Diesel	Flüssiggas	Strom	Wasserstoff
2017	29.261.265	9.444.065	188.140	-
2018	33.150.566	5.867.272	202.620	-
2019	37.364.383	1.866.821	177.492	-
2020	38.228.570	102	197.201	-
2021	39.316.714	462	208.679	-
2022	39.442.262	145	206.236	1.505

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

Tabelle 7: Platz-km, geordnet nach der Antriebsart

	Diesel	Flüssiggas	Strom	Wasserstoff
2017	2.396.799.865	800.408.896	5.644.198	-
2018	2.745.647.719	501.087.540	6.078.595	-
2019	3.182.814.433	150.599.615	5.324.752	-
2020	3.288.856.147	10.506	5.916.029	-
2021	3.382.236.273	35.927	6.051.701	-
2022	3.388.005.587	12.362	5.980.835	39.073

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

2.9 Die Fahrleistung des Eigenbetriebes war größer als die des Fremdbetriebes (s. Tabelle 8). In Platz-km ausgedrückt war der Anteil des Eigenbetriebes noch größer (s. Tabelle 9). Das lag daran, dass bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG verhältnismäßig mehr Gelenkbusse im Einsatz waren als bei den auftragnehmenden Busunternehmen. Gelenkbusse bieten aufgrund ihrer Länge ein größeres Platzangebot als Normalbusse.

Tabelle 8: Wagennutz-km im Busbetrieb, geordnet nach Eigenbetrieb und Fremdbetrieb

	Eigenbetrieb in km	Eigenbetrieb in %	Fremdbetrieb in km	Fremdbetrieb in %
2017	21.387.326	54,99	17.506.144	45,01
2018	21.928.576	55,91	17.291.882	44,09
2019	21.748.709	55,19	17.659.986	44,81
2020	21.118.784	54,96	17.307.089	45,04
2021	21.710.970	54,93	17.814.886	45,07
2022	21.710.384	54,75	17.939.764	45,25

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

Tabelle 9: Platz-km im Busbetrieb, geordnet nach Eigenbetrieb und Fremdbetrieb

	Eigenbetrieb in km	Eigenbetrieb in %	Fremdbetrieb in km	Fremdbetrieb in %
2017	1.897.707.051	59,25	1.305.145.908	40,75
2018	1.977.961.774	60,81	1.274.852.080	39,19
2019	2.019.921.377	60,50	1.318.817.423	39,50
2020	2.000.745.094	60,72	1.294.037.588	39,28
2021	2.060.565.512	60,81	1.327.758.389	39,19
2022	2.055.893.661	60,57	1.338.144.196	39,43

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

2.10 Die Ausgaben der WIENER LINIEN GmbH & Co KG für den Fremdbetrieb sind in der Tabelle 10 zusammengestellt.

Tabelle 10: Ausgaben für den Fremdbetrieb mit Bussen (in EUR)

	Ausgaben für den Fremdbetrieb exkl. Anrufsammeltaxis/ Rufbusse	Ausgaben für den Fremdbetrieb mit Anrufsammeltaxis/ Rufbussen	Ausgaben für den Fremdbetrieb gesamt
2017	56.724.917	865.791	57.590.708
2018	59.540.091	854.773	60.394.864
2019	63.735.078	963.887	64.698.965
2020	65.847.037	988.402	66.835.439

	Ausgaben für den Fremdbetrieb exkl. Anrufsammeltaxis/ Rufbusse	Ausgaben für den Fremdbetrieb mit Anrufsammeltaxis/ Rufbussen	Ausgaben für den Fremdbetrieb gesamt
2021	67.314.746	1.127.260	68.442.006
2022	68.064.910	1.221.052	69.285.962

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

2.11 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG verfügte im Betriebszweig Bus über verschiedene Zertifikate einer unabhängigen Zertifizierungsstelle. Die Zertifikate bestätigten die Anwendung und Weiterentwicklung wirksamer Managementsysteme. Für die Personenbeförderung mit Bussen sowie für das Planen, Errichten und Instandhalten der Infrastruktur samt Fahrzeugen lagen Zertifikate auf folgenden Gebieten vor, wie die Einschau durch den StRH Wien ergab:

- Arbeits-, Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem entsprechend den Forderungen der ISO 45001:2018 - „*Occupational health and safety management systems - Requirements with guidance for use*“ (Ausgabedatum: 12. März 2018),
- Qualitätsmanagementsystem entsprechend den Forderungen der ÖNORM EN 13816 - „*Transport - Logistik und Dienstleistungen - Öffentlicher Personenverkehr: Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität*“ (Ausgabedatum: 1. August 2002) und
- Umweltmanagementsystem entsprechend den Forderungen der ISO 14001:2015 - „*Environmental management systems - Requirements with guidance for use*“ (Ausgabedatum: 14. September 2015).

2.12 Für die Instandhaltung von Kfz wurde der WIENER LINIEN GmbH & Co KG die Anwendung und Weiterentwicklung eines Qualitätsmanagementsystems entsprechend den Forderungen der ISO 9001:2015 - „*Quality management systems - Requirements*“ (Ausgabedatum: 15. September 2015) bestätigt.

2.13 Die zitierten Normen wurden in Österreich nicht per Gesetz oder Verordnung für verbindlich erklärt. Sie waren aber zum Zeitpunkt der Prüfung durch den StRH Wien als Maßstab für Sorgfaltsanforderungen heranzuziehen, da sie den damaligen Stand der Technik darstellten.

3. Nicht umgesetzte Investitionen im Betriebszweig Bus

3.1 Aufgrund der Frage 7 aus dem gegenständlichen Prüfungsersuchen hatte der StRH Wien zu behandeln, ob geplante Investitionen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG nicht realisiert wurden, und wenn ja, was die Gründe dafür waren.

3.2 Die geplanten Investitionen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG waren jene, die im Investitionsplan der WIENER LINIEN GmbH & Co KG enthalten waren. Der Investitionsplan war Teil des Wirtschaftsplanes, der jährlich dem Aufsichtsrat vorgelegt wurde. Der StRH Wien hielt Einschau in die Wirtschaftspläne für die Jahre 2017 bis 2023. Die Wirtschaftspläne wurden von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG für das jeweils folgende Geschäftsjahr erstellt.

3.3 Die Investitionen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG gliederten sich in immaterielle Vermögensgegenstände, Sachanlagen und Finanzanlagen. Die gegenständliche Prüfung bezog sich auf die Investitionsvorhaben für Sachanlagen, zu denen ebenfalls die substanzerhaltenden Investitionen für das Verkehrsmittel Autobus zählten. Geprüft wurde, ob die Investitionen in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs entsprechend den Angaben der Wirtschaftspläne umgesetzt und abgeschlossen wurden. Die Investitionen im Rahmen der Erhaltung wurden bereits unter Frage 6 abgedeckt.

3.4 Dem Wirtschaftsplan für das Jahr 2017 wurden folgende neue bzw. laufende Investitionsvorhaben entnommen:

- Baumaßnahmen bzw. Liegenschaftsankäufe für die Garagen Leopoldau, Raxstraße und Spetterbrücke,
- die Anschaffung von Batterie-Normalbussen mit einem Planwert von rd. 4,36 Mio. EUR,
- der Ersatz für auszuscheidende Autobusse mit einem Planwert von rd. 78,31 Mio. EUR,
- die Errichtung von Ladestationen für Batteriebusse mit einem Planwert von 0,62 Mio. EUR sowie
- die Erneuerung an Schwachstromanlagen mit einem Planwert von 0,02 Mio. EUR.

Zufolge der Wirtschaftspläne wurden diese Investitionen mit Ausnahme der Anschaffung der Batterie-Normalbusse und der Errichtung der Ladestationen für Batteriebusse realisiert. Bei der Anschaffung für die Batterie-Normalbusse handelte es sich um den geplanten Ersatz für die Hybridbusse und zur Nachweiserbringung der Linientauglichkeit eines 12 m langen

Zero-Emissionsbusses. Vorgesehen war die Anschaffung von sieben Batterie-Normalbussen für die Linie 4A. Der Linienbetrieb sollte mit Ende des Jahres 2018 aufgenommen werden. Das geplante Investitionsvolumen belief sich auf rd. 4,36 Mio. EUR. Die Investition wurde lt. WIENER LINIEN GmbH & Co KG aufgrund von Lieferschwierigkeiten nicht realisiert. Damit im Zusammenhang stand auch die vorgesehene Errichtung von Ladestationen für Batteriebusse mit einem geplanten Budget von 620.000,-- EUR, die mangels Fahrzeuglieferung nicht umgesetzt wurde.

Zum Investitionsvorhaben „Erneuerungen an Schwachstromanlagen“ (welches auch in den Folgejahren als Investitionsvorhaben mit dem gleichen Budget im Wirtschaftsplan enthalten war) wurde von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG erklärt, dass es sich hierbei um jährlich wiederkehrende Investitionen in den Austausch von u.a. Lautsprecher-, Uhren- und Gegensprechanlagen, die Erweiterung von Videoanlagen sowie Erweiterungen der nachrichtentechnischen Verkabelung und Schaltschränke handelte. Ein Nachweis der jährlichen Erledigung wurde von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG nicht erbracht.

3.5 Neue Investitionsvorhaben nach dem Wirtschaftsplan für das Jahr 2018 waren:

- Die Planung der Generalsanierung der Hallen 1 bis 6 in der Garage Spetterbrücke mit einem Planwert von 0,15 Mio. EUR,
- die Errichtung einer Dacharbeitsbühne in der Garage Leopoldau mit einem Planwert von 0,27 Mio. EUR sowie
- die Erneuerungen an Schwachstromanlagen mit einem Planwert von rd. 0,02 Mio. EUR.

Diese Investitionsvorhaben wurden nach den vorgelegten Wirtschaftsplänen durchgeführt.

3.6 Neue Investitionsvorhaben nach dem Wirtschaftsplan für das Jahr 2019 waren:

- Die Verlängerung der Waschstraße um 2 m in der Garage Spetterbrücke für die Anschaffung der CapaCity-Gelenkbusse. Um eine schnellere Waschzeit zu erzielen, sollte ein zusätzliches Waschportal hergestellt werden. Für dieses Projekt wurden Gesamtkosten von rd. 0,50 Mio. EUR geplant.
- Die Erneuerung an Schwachstromanlagen mit einem Planwert von 0,02 Mio. EUR.

Diese beiden Investitionsvorhaben wurden nach den vorgelegten Wirtschaftsplänen durchgeführt.

3.7 Neue Investitionsvorhaben gemäß dem Wirtschaftsplan für das Jahr 2020 waren:

- Die vergaberechtliche Beratung für die Anschaffung von Dieselnbussen mit einem Planwert von rd. 0,19 Mio. EUR,
- die Errichtung von E-Ticket-Automaten mit einem Planwert von 0,14 Mio. EUR sowie
- die Erneuerungen an Schwachstromanlagen mit einem Planwert von 0,02 Mio. EUR.

Gemäß den Wirtschaftsplänen wurden diese Investitionsvorhaben abgeschlossen bzw. war das Investitionsvorhaben Errichtung von E-Ticket-Automaten im Jahr 2022 noch in Durchführung.

3.8 Neue Investitionsvorhaben gemäß dem Wirtschaftsplan für das Jahr 2021 waren:

- Planungsarbeiten für die E-Mobilität Siebenhirten mit einem Planwert von 0,40 Mio. EUR,
- die bauliche Herstellung der E-Mobilität Siebenhirten mit einem Planwert von 38,78 Mio. EUR,
- die Errichtung von Ladestationen für Elektrobusse mit einem Planwert von 6 Mio. EUR,
- die Errichtung eines zusätzlichen Waschportals in der Garage Leopoldau mit einem Planwert von 0,78 Mio. EUR,
- die Errichtung eines zusätzlichen Waschportals in der Garage Raxstraße mit einem Planwert von 0,32 Mio. EUR sowie
- die Erneuerung von Schwachstromanlagen mit einem Planwert von 0,02 Mio. EUR.

Gemäß den Wirtschaftsplänen wurden diese Investitionsvorhaben abgeschlossen bzw. waren die Investitionsvorhaben bauliche Herstellung der E-Mobilität Siebenhirten, Errichtung von Ladestationen für Elektrobusse, Errichtung eines zusätzlichen Waschportals in der Garage Leopoldau im Jahr 2022 noch in Durchführung.

3.9 Neue Investitionen gemäß dem Wirtschaftsplan für das Jahr 2022 waren:

- Die Anschaffung von Batteriebusen als Ersatz für Dieselnbuse mit einem Planwert von rd. 38,68 Mio. EUR,
- die Anschaffung von Dieselnbussen als Ersatz für Dieselnbuse mit einem Planwert von rd. 142,07 Mio. EUR,

- die Anschaffung von Wasserstoffbussen als Ersatz für Dieselbusse mit einem Planwert von 7,08 Mio. EUR,
- der Umbau von acht Linienbussen zu Fahrschulbussen mit einem Planwert von rd. 0,17 Mio. EUR sowie
- die Erneuerung von Schwachstromanlagen mit einem Planwert von 0,02 Mio. EUR.

Gemäß dem Wirtschaftsplan für das Jahr 2023 waren die Investitionsvorhaben der Ersatzanschaffungen für Dieselbusse im Jahr 2022 noch in Durchführung, die weiteren Vorhaben wurden abgeschlossen.

3.10 Der StRH Wien stellte fest, dass die genannten Investitionsvorhaben bis auf die im Jahr 2017 geplante Anschaffung von Batterie-Normalbussen und die dafür notwendigen Ladestationen entweder realisiert wurden oder sich noch in Durchführung befanden.

4. Ausbaupläne des Busnetzes

4.1 Aufgrund der Fragen 10 und 11 aus dem gegenständlichen Prüfungersuchen hatte der StRH Wien zu behandeln, was die Ausbaupläne des Busnetzes der WIENER LINIEN GmbH & Co KG waren. Außerdem war zu beantworten, ob die WIENER LINIEN GmbH & Co KG von den Ausbauplänen des öffentlichen Verkehrsnetzes abgewichen war, und wenn ja, was die Gründe dafür waren.

4.2 Die Planung und Umsetzung des Ausbaues des öffentlichen Busnetzes erfolgte ausschließlich durch die WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Erforderte die Linienplanung Ausbaumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum, so bedurfte dies, ausgenommen bei Bundesstraßen, der Abstimmung mit den Bezirken bzw. mit dem Magistrat der Stadt Wien, da diese das Budget für den Straßenausbau verwalteten. Im Unterschied zum Gleiskörper für Straßenbahnen wurden Busspuren nicht von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG finanziert.

4.3 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG unterschied bei Ausbaumaßnahmen im Autobusnetz zwischen neuen Linien, neuer Linienführung, Verlängerungen und neuen Stationen. An planerischen Maßnahmen war weiters die Einstellung von Linien und im betrachteten Zeitraum die Umstellung vom Anrufsammeltaxi auf ein Rufbussystem zu nennen. Für die Kapazitätsplanung einer Linie erfolgte die Festlegung des Intervalls sowie die Art der eingesetzten Autobusse (z.B. Standardbusse, Gelenkbusse oder CapaCity-Busse).

4.4 Da Änderungen im Autobusbereich nicht mit denselben infrastrukturellen, baulichen Aufwänden wie im Schienenbereich verbunden waren, gab es lt. WIENER LINIEN GmbH & Co KG keine langen Vorlaufzeiten in der Planung und Umsetzung. Größere Änderungen im Liniennetz, die z.B. als Sekundärnetz zu neuen U-Bahnlinien geplant wurden, hatten lt. der WIENER LINIEN GmbH & Co KG in der Regel einen Planungszeitraum von rd. zwei Jahren.

4.5 In den Jahren 2017 bis 2022 wurden lt. der WIENER LINIEN GmbH & Co KG neun neue Autobuslinien umgesetzt, in 36 Fällen wurde die Linienführung bestehender Autobuslinien verändert und in zehn Fällen erfolgte eine Verlängerung bestehender Linien. Zwei Autobuslinien wurden eingestellt und zwei neue Stationen bei bestehenden Linien vorgesehen. Im Jahr 2020 wurde der Betrieb der Anrufsammeltaxis auf ein Rufbussystem umgestellt (der Rufbus fuhr im Gegensatz zum Anrufsammeltaxi nicht zu jeder gewünschten Zeit auf einer individuellen Strecke, sondern mit fixen Stationen und Abfahrtzeiten auf einer vorgegebenen Strecke; gleich blieb die Notwendigkeit der telefonischen Bestellung 15 Minuten vorher). Für den Ablauf der Planung von neuen Autobuslinien bzw. der Verlängerung oder Änderung der Linienführung bestehender Linien lag bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG keine Dokumentation vor. Der Planungsauftrag, die Zeitabläufe mit dem geplanten Umsetzungstermin sowie eine planmäßige Realisierung konnten somit nicht nachvollzogen werden.

Empfehlung:

Um eine innerbetriebliche Kontrolle der Ablaufprozesse im Bereich der Planung und Umsetzung von Investitionsvorhaben für das Autobusnetz zu ermöglichen, sollten die wesentlichen Planungsschritte und Umsetzungsschritte nachvollziehbar dokumentiert werden.

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

4.6 Gemäß dem „Öffi-Paket“ aus dem Jahr 2014 sollte die Wienerbergtangente als Buskorridor für den 15A ab dem Jahr 2017 umgesetzt sein. Ein durchgehender Buskorridor sollte durch den 15A deutliche Verbesserungen für die Fahrgäste bringen. Bei entsprechender Stadtentwicklung sollte die Bustrasse dann zur Straßenbahntrasse für die neue Linie 15

umgebaut werden. Die hierfür erforderlichen Busspuren sollten ab dem Jahr 2018 fertiggestellt sein. Dem StRH Wien wurden keine Projektunterlagen, die eine Kontrolle der Maßnahmenumsetzung ermöglichten, übergeben.

5. Instandhaltung von Bussen

5.1 Aufgrund der Frage 1 aus dem gegenständlichen Prüfungsersuchen hatte der StRH Wien zu behandeln, welche Strategie die WIENER LINIEN GmbH & Co KG bei der Wartung und Instandsetzung der Infrastruktur verfolgte. Wartung und Instandsetzung sind Teile der Instandhaltung. Zur wesentlichen Infrastruktur gehören im Busbetrieb die Busse und die Haltestellen. Die Instandhaltung der Haltestellen wurde im Punkt 7. behandelt.

5.2 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG entschied sich bei der Instandhaltung der Linienbusse auf die Zusammenarbeit mit der Herstellerin der Busse. Dafür wurden Rahmenverträge über die Lieferung und Instandhaltung der Dieselmotortypen abgeschlossen. Diese galten für die Übernahme von Bussen in den Zeiträumen der Jahre 2017 bis 2019 und 2022 bis 2027. Die Instandhaltung der Busse war darin für die Dauer von acht Jahren ab der jeweiligen Übernahme der Busse geregelt. Die Instandhaltung wurde auf vertraglicher Grundlage mit der Busherstellerin von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG selbst durchgeführt.

5.3 Die Wartungsintervalle waren gemäß den Rahmenverträgen zeitabhängig festzulegen. Die Festlegung der Wartungsintervalle durch die Busherstellerin hatte so zu erfolgen, dass ein technisch ordnungsgemäßer und sicherer Betrieb der Busse gewährleistet war. Verschleißabhängige Tätigkeiten waren in die zeitabhängigen Wartungen einzuplanen und bedarfsabhängig während der nächsten passenden zeitabhängig geplanten Wartung durchzuführen.

5.4 Alle anfallenden Instandhaltungsarbeiten wurden von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG grundsätzlich selbst durchgeführt. Dafür stand ein von der Busherstellerin erstellter Arbeitswertekatalog zur Verfügung, der mit dem bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG verwendeten EDV-System kompatibel sein musste. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG war berechtigt, Teile der Instandhaltung auch von der Busherstellerin durchführen zu lassen.

5.5 Außerdem war es der WIENER LINIEN GmbH & Co KG aufgrund der mit der Busherstellerin abgeschlossenen Verträge gestattet, bestimmte Leistungen der Instandhaltung an andere Unternehmen weiterzugeben. Dazu gehörte insbesondere der Tausch von Scheiben, die

Fahrzeug- und Türüberprüfungen gemäß AM-VO sowie andere gesetzlich erforderliche Überprüfungen. Die Werkstätten in den Betriebsgaragen Raxstraße, Spetterbrücke und Leopoldau der WIENER LINIEN GmbH & Co KG waren von der Busherstellerin für die Durchführung von Arbeiten an den von ihr hergestellten Bussen autorisiert worden.

5.6 Der StRH Wien nahm stichprobenweise Einschau in die Checklisten für die Wartung des dreiachsigen Gelenkbusses NG 265. Diese waren schlüssig und nachvollziehbar erstellt worden und gaben somit keinen Anlass zur Kritik.

5.7 Für die Instandhaltung von Bussen existierten detaillierte Prozesse mit Prozessbeschreibungen. Diese waren auf die mit der Busherstellerin abgeschlossenen Verträge abgestimmt. Die Prozesse waren von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG schlüssig und nachvollziehbar gestaltet worden und erleichterten den Mitarbeitenden wegen des festgelegten Ablaufes der Instandhaltung ihre tägliche Arbeit.

5.8 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG setzte die Busse acht Jahre im Linienbetrieb ein. Danach wurden die Busse zu einem marktgerechten Zeitwert von der Fahrzeugherstellerin bzw. ihrer Vertretung in Österreich gemäß Rücknahmevertrag zurückgekauft. Mit einem übermäßig hohen Instandhaltungsaufwand durch besonders lange Einsatzdauer und Fahrleistung war daher nicht zu rechnen. Bei Vorliegen von Karambolageschäden kam es lt. Mitteilung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG bereits vor Vertragsablauf zum Ausscheiden von Bussen.

5.9 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG war von der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung gemäß § 57a KFG 1967 zuletzt am 12. Jänner 2010 ermächtigt worden. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG entschied sich einige Jahre danach trotzdem dafür, ihre Busse extern prüfen zu lassen und beendete den eigenen Betrieb ihrer Prüfungsstellen in den Busgaragen. Die Schließung der betriebseigenen Prüfungsstellen war von der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten mit der Ausfertigung eines Bescheides am 3. Februar 2017 zur Kenntnis genommen worden. Die Prüfungsstellen mit den funktionstüchtigen Prüfungseinrichtungen waren von der Busherstellerin übernommen worden. Darüber legte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG einen Bescheid der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten vom 28. Dezember 2016 vor.

5.10 Die Listen der archivierten Gutachten gemäß § 57a KFG 1967 der Busse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG aus den Jahren 2020 bis 2022 wurden vom StRH Wien für alle drei Busgaragen auf Auffälligkeiten durchgesehen. Auffällig wäre z.B., wenn Busse außerhalb des gesetzlich vorgesehenen Zeitraumes bzw. insbesondere zu spät wiederkehrend begutachtet worden wären. Aufgrund der 34. KFG-Novelle war bei Bussen seit dem 20. August 2018 kein Überziehen des gelochten Datums auf der Begutachtungsplakette mehr möglich. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG veranlasste die wiederkehrende Begutachtung ihrer Busse frühzeitig, um durch eventuell anfallende, länger andauernde Reparaturen nicht unter Zeitdruck bei der wiederkehrenden Begutachtung zu geraten.

5.11 Zu spät durchgeführte wiederkehrende Begutachtungen kamen in den Listen nicht vor, weshalb vom StRH Wien in weiterer Folge nicht geprüft werden musste, ob Busse ohne gültige Begutachtungsplakette im Linienbetrieb verwendet worden waren. Die stichprobenweise Einschau in die Listen über die wiederkehrenden Begutachtungen ließ diesbezüglich auf ein sorgfältiges Terminmanagement schließen.

6. Zustand der Busse

6.1 Aufgrund der Frage 2 aus dem gegenständlichen Prüfungsersuchen hatte der StRH Wien zu behandeln, in welchem Zustand sich die Infrastruktur der WIENER LINIEN GmbH & Co KG befand. Zur Infrastruktur gehörten im Busbetrieb die Busse und die Haltestellen. Der Zustand der Haltestellen wurde im Punkt 8. behandelt.

6.2 Linienbusse unterlagen laufenden Fahrzeugüberprüfungen. Die Ergebnisse dieser Überprüfungen gaben Auskunft bzw. Informationen über den Zustand der Busse. Zu den wichtigsten Überprüfungen gehörten die jährlichen wiederkehrenden Begutachtungen gemäß § 57a KFG 1967, die Türenüberprüfungsprotokolle gemäß § 8 AM-VO und die vierteljährlichen Zwischenüberprüfungen gemäß § 40 KfIG.

6.3 Der StRH Wien nahm Einschau in die Unterlagen über die Fahrzeugüberprüfungen der Busse mit den Betriebs-Nrn. 8303, 8153, 8573 und 8771 in den Jahren 2017 bis 2022. Diese Busse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG gehörten verschiedenen Bustypen an (s. Tabelle 11). Die Auswahl der Busse wurde vom StRH Wien nach dem Zufallsprinzip getroffen.

Tabelle 11: Auswahl von Linienbussen für die Stichprobe

Betriebs-Nr.	Bustype	Antriebsart	Erstzulassung	Länge in m	Höchstes zulässiges Gesamtgewicht in t	Sitz- und Stehplätze
8303	zweiachsiger Batteriebus BA 85	elektrisch	11/2012	7,72	12	46
8153	zweiachsiger Normalbus NL 220	Diesel	5/2016	12,14	18	93
8771	dreiachsiger Gelenkbus NG 265	Diesel	2/2015	18,10	28	128
8573	vierachsiger, überlanger Gelenkbus NG 265 XL	Diesel	8/2018	19,75	32	166

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

6.4 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG legte dem StRH Wien alle Protokolle zu den wiederkehrenden Begutachtungen gemäß § 57a KFG 1967, den Türenüberprüfungen gemäß § 8 AM-VO und den vierteljährlichen Zwischenüberprüfungen gemäß § 40 KfIG der ausgewählten Busse vor. Sämtliche Protokolle waren vorhanden. Sie waren fristgerecht erstellt worden, wie die stichprobenweise Einschau ergab. Bei den vorgelegten Protokollen kam es zu Rückfragen des StRH Wien.

6.5 Eine Rückfrage betraf das im Rahmen der zweiten Zwischenüberprüfung des Busses mit der Betriebs-Nr. 8303 angefertigte Bremsenprotokoll vom 18. April 2017. In diesem Protokoll war an der Hinterachse ein mangelhafter Zustand der Betriebsbremse dokumentiert. Die Bremskraft betrug links 18,62 kN und rechts 11,95 kN. Die sich daraus ergebende Bremskraftdifferenz von rd. 36 % war zu hoch. Gemäß Anlage 6 zur PBStV lag ein schwerer Mangel vor, wenn die Bremskraft an einem Rad weniger als 70 % der an einem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft betrug. Der StRH Wien verlangte den Nachweis, dass die WIENER LINIEN GmbH & Co KG den mangelhaften Bus nach Bekanntwerden des schweren Mangels nicht mehr auf der Linie eingesetzt hatte. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG hatte in ihrem EDV-System noch am 18. April 2017 einen Reparaturauftrag betriebsintern angelegt. Der Bus kam erst nach der Reparatur der Betriebsbremsanlage am 27. April 2017 wieder zum Einsatz, wie die Einschau des StRH Wien ergab. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG ging somit korrekt mit dem Ergebnis der zweiten Zwischenüberprüfung um und sorgte durch die Reparatur der Betriebsbremsanlage für einen ordnungsgemäßen Einsatz des Busses, in diesem Fall auf der Linie 2A.

6.6 Alle anderen Rückfragen des StRH Wien führten ebenfalls zu positiven Prüfungsergebnissen. Die stichprobenweise Einschau ergab somit eine sorgfältige und inhaltlich richtige Abwicklung der Überprüfungen der Busse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG.

6.7 Der StRH Wien ersuchte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG um Mitteilung, ob die Linienbusse im Eigenbetrieb und im Fremdbetrieb in den Jahren 2017 bis 2022 besonderen Überprüfungen gemäß § 56 KFG 1967 und Prüfungen an Ort und Stelle gemäß § 58 KFG 1967 unterzogen worden waren.

6.8 Kfz und Anhänger, bei denen u.a. Bedenken bestanden, ob sie sich in einem verkehrs- und betriebssicheren sowie vorschriftsmäßigen Zustand befanden, waren von der Behörde gemäß § 56 KFG 1967 zu überprüfen, ob sie den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen entsprachen. Die zuständige Behörde konnte gemäß § 58 KFG 1967 jederzeit an Ort und Stelle den technischen Zustand und die Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeuges oder seiner Teile und Ausrüstungsgegenstände überprüfen.

6.9 Im Eigenbetrieb der WIENER LINIEN GmbH & Co KG kam es im Betrachtungszeitraum zu keinen besonderen Überprüfungen und zu keinen Prüfungen an Ort und Stelle.

6.10 Bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG lagen keine Informationen über die Durchführung von besonderen Überprüfungen und Prüfungen an Ort und Stelle im Fremdbetrieb in den Jahren 2017 bis 2022 auf. Sie befragte daher diesbezüglich die im Betrachtungszeitraum beauftragten sechs Busunternehmen. Fünf Busunternehmen teilten daraufhin mit, keinen diesbezüglichen Kontrollen unterzogen worden zu sein. Ein anderes Busunternehmen wies auf ein relativ kurzzeitiges betriebsinternes Archivierungssystem hin, sodass für den Zeitraum des Auftragsverhältnisses keine bzw. keine nachvollziehbare Antwort abgegeben wurde bzw. werden konnte.

6.11 Unbeschadet der Verpflichtungen der Zulassungsbesitzerin war die Konzessionsinhaberin gemäß § 20 Abs. 1 KfIG dafür verantwortlich, dass sich die Linienbusse stets in verkehrs- und betriebssicherem Zustand befanden. Aus der Sicht des StRH Wien waren daher für die WIENER LINIEN GmbH & Co KG Informationen über die Ergebnisse von besonderen Überprüfungen gemäß § 56 KFG 1967 und von Prüfungen an Ort und Stelle gemäß § 58 KFG 1967 im Fremdbetrieb bedeutend.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, in künftigen Verkehrsdienstleistungsverträgen zwischen ihr und den auftragnehmenden Busunternehmen festzuhalten, dass ihr Ergebnisse von besonderen Überprüfungen gemäß § 56 KFG 1967 und von Prüfungen an Ort und Stelle gemäß § 58 KFG 1967 von Linienbussen im Fremdbetrieb bekanntzugeben sind.

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

6.12 Buslenkender der WIENER LINIEN GmbH & Co KG waren gemäß der „*Dienstvorschrift für den Busbetrieb*“ verpflichtet, auf den Zustand der Busse zu achten. Dabei galt u.a.:

- Bei der Übernahme des Busses in der Betriebsgarage und am Abstellplatz hatte sich die Lenkerin bzw. der Lenker zu überzeugen, ob der Bus und seine Einrichtungen betriebs- und verkehrssicher waren,
- bei der Ablöse hat die ankommende Buslenkerin bzw. der ankommende Buslenker der ablösenden Buslenkerin bzw. dem ablösenden Buslenker zu melden, ob das Fahrzeug, insbesondere die Bremsen und die Fahrzeuginnenausstattung, in Ordnung waren,
- bei der Wagenumsicht war der Bus außen und innen auf Beschädigungen zu überprüfen,
- bei technischen Mängeln war Meldung zu erstatten,
- alle Mängel am Bus waren im Wagenpass unter Angabe der Dienst-Nr. zu vermerken,
- beim Abstellen des Busses in der Garage war der ausgefüllte Wagenpass bei den diensthabenden Mitarbeitenden der Wagenrevision oder am hierfür vorgesehenen Ort abzugeben und
- bei der Wagenübernahme war die Ausbildungsunterlage „*Übernahme der Linienbusse*“ einzuhalten.

6.13 Die Ausbildungsunterlage „*Übernahme der Linienbusse*“ enthielt eine Checkliste von Punkten zur Übernahme des Busses in der Betriebsgarage bzw. am Abstellplatz. Dazu gehörten sicherheitstechnisch relevante Punkte, wie beispielsweise:

- Das Achten auf Flüssigkeitsaustritt,
- die Außenüberprüfung u.a. mit der Kontrolle des Fahrzeugaufbaues, der Verglasung, der Spiegel, der Bereifung und der Beleuchtungseinrichtungen,
- die Innenüberprüfung u.a. mit der Kontrolle der Stabilität der Haltevorrichtungen und Fahrgastsitze und der Kontrolle auf Vorhandensein von Einrichtungen für den Notfall,
- die Überprüfung der Türen sowie
- die Durchführung der Standbremsprobe und Rollbremsprobe.

6.14 Die Buslenkenden stellten bei den Bussen der Stichprobe des StRH Wien in den Jahren 2017 bis 2022 diverse Mängel fest. Diese betrafen lt. WIENER LINIEN GmbH & Co KG (vollständig aufgezählt):

- Einen Kühlwasseraustritt (Bus 8303),
- einen Isolationsfehler (Bus 8303),
- einen Defekt beim Türmotor (Bus 8153),
- einen schwergängigen Türflügel (Bus 8771),
- eine schadhafte Türverkabelung (Bus 8771) und
- zwei IBIS-Störungen (Bus 8771).

6.15 Wahrgenommene Schäden und Sicherheitsmängel an Bussen waren noch vor der Ausfahrt beheben zu lassen. Omnibusse mit geringfügigen Mängeln und fehlenden Ausrüstungsgegenständen, welche die Betriebs- und Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigten (wie z.B. Kratzer am Aufbau, defekter Entwerter usw.) und die aus bestimmten Gründen nicht sofort behoben werden konnten, waren mit Freigabe durch das Werkstattpersonal oder auf Anordnung von Vorgesetzten in Betrieb zu nehmen. Derartige Schäden und Mängel, die bei der Ausfahrt bestanden, waren im Wagenpass einzutragen. Alle Schäden und Mängel beim Betrieb des Busses - auch solche, die nur zeitweise aufgetreten waren - mussten im Wagenpass vermerkt werden.

6.16 Da das Werkstattpersonal in den Busgaragen den Meldungen der Buslenkenden aus Punkt 7.14 lt. Mitteilung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG nachging, kam es durch die Suche nach der Fehlerursache und durch die Reparatur naturgemäß zu Verspätungen bei der Ausfahrt der betroffenen Busse. Bei den angeblichen Störungen des IBIS wurden vom Werkstattpersonal allerdings keine Mängel gefunden. Aufgrund der verhältnismäßig kleinen Anzahl gemeldeter Mängel in einem Zeitraum von sechs Jahren waren die Auswirkungen auf

den Linienbetrieb aus der Sicht des StRH Wien für die Busse aus der gewählten Stichprobe von untergeordneter Bedeutung.

6.17 Der StRH Wien ersuchte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG um Mitteilung, ob die im Rahmen der wiederkehrenden Begutachtungen an den Bussen von Mitarbeitenden der Busherstellerin festgestellten schweren Mängel zu einem Teil schon vor der wiederkehrenden Begutachtung durch die Buslenkenden bemerkt hätten werden können. Frühzeitiges Erkennen von schweren Mängeln, deren Festhalten im Wagenpass und deren umgehende Behebung würde die Sicherheit des Linienbetriebes weiter erhöhen. Relevante schwere Mängel, die von den Buslenkenden möglicherweise schon vor der wiederkehrenden Begutachtung erkannt hätten werden können, waren bei der vom StRH Wien gewählten Stichprobe wie folgt:

- Eine Spritzschutzmatte fehlte links vorne (Bus 8303, am 22. September 2020),
- mittige Seitenmarkierungsleuchten, links und rechts, funktionierten nicht (Bus 8303, am 8. November 2022),
- eine lose Seitenwandverkleidung beim zweiten Einstieg (Bus 8303, am 8. November 2022),
- der Rückfahrwarner schaltete nicht um (Bus 8303, am 8. November 2022),
- die Scheibenwaschanlage ohne Funktion (Bus 8153, am 10. Mai 2017),
- ein Scheinwerfer war stark verstellt (Bus 8153, am 16. April 2018),
- der Schmutzfänger bei der Vorderachse rechts fehlte (Bus 8153, am 16. April 2018),
- ein gesprungener Scheinwerfer links (Bus 8771, am 9. November 2020) und
- lockere Anhaltestangen im Fahrgastraum mit fehlenden Schrauben (Bus 8771, am 11. November 2021).

6.18 An den Bussen der Stichprobe aufgetretene schwere Mängel, die eindeutig nur von fachkundigem Werkstattpersonal bzw. nur unter Verwendung von geeigneter Werkstatteinrichtung gefunden hätten werden können, wurden in die o.a. Auflistung vom StRH Wien nicht aufgenommen.

6.19 Aus der Sicht der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wären die Anhaltestangen immer noch fest gewesen, sodass die Buslenkenden diesen schweren Mangel bei ihren Wagenübernahmen nicht hätten erkennen können. Außerdem wäre es bei der Wagenübernahme nicht vorgesehen, das Fehlen von Schmutzfängern oder von Teilen des Spritzschutzsystems aufzuzeigen. Die lose Seitenwandverkleidung wäre nur erkannt worden, wäre aktiv gegen sie gedrückt worden. Bei den restlichen Mängeln wäre der Ausfallszeitpunkt unklar. So wäre es

auch denkbar, dass die schweren Mängel erst knapp vor der wiederkehrenden Begutachtung entstanden waren.

6.20 Die Buslenkenden unterlagen einer betriebsinternen laufenden Weiterbildung. Dem StRH Wien erschien es sinnvoll, die Buslenkenden über interessante sicherheitstechnische Themen aus dem laufenden Busbetrieb zu informieren, um die Verkehrs- und Betriebssicherheit von Linienbussen weiter zu erhöhen.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, die Buslenkenden im Rahmen der innerbetrieblichen Weiterbildung vertiefend darüber zu unterrichten, welche schweren Mängel bei der wiederkehrenden Begutachtung der Linienbusse aufgetreten waren, die möglicherweise schon bei der Wagenübernahme erkannt hätten werden können, und wie die entsprechenden Eintragungen künftig im Wagenpass vorzunehmen sind, um frühzeitig die erforderlichen Reparaturen auszulösen.

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

7. Instandhaltung von Haltestellen

7.1 Aufgrund der Frage 1 aus dem gegenständlichen Prüfungsersuchen hatte der StRH Wien zu behandeln, welche Strategie die WIENER LINIEN GmbH & Co KG bei der Wartung und Instandsetzung der Infrastruktur verfolgte. Wartung und Instandsetzung sind Teile der Instandhaltung. Zur wesentlichen Infrastruktur gehören im Busbetrieb die Busse und die Haltestellen. Die Instandhaltung der Busse wurde im Punkt 5. behandelt.

7.2 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG erteilte am 17. August 1994 einer Werbefirma die Genehmigung zur Errichtung von sogenannten Citylight-Wartehallen in den Haltestellen der Straßenbahnen und Busse. Die beauftragte Firma errichtete die Wartehallen auf ihre Kosten.

Sie übernahm auch sämtliche Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Instandhaltung und der Reinigung der Wartehallen sowie mit der Versorgung mit elektrischem Strom. Der elektrische Strom ermöglichte die Beleuchtung der Werbung der Citylight-Wartehallen. Die Citylight-Wartehallen waren eine Weiterentwicklung der Plakatwartehallen, deren Werbeflächen nicht beleuchtet waren. Für die Instandhaltung der immer noch vorhandenen Plakatwartehallen war die gleiche Werbefirma zuständig.

7.3 Da fast alle Wartehallen von Bushaltestellen Werbeflächen aufwiesen und somit in die Zuständigkeit der Werbefirma fielen, beschränkten sich die Tätigkeiten bei der Instandhaltung der Bushaltestellen durch die WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Wesentlichen auf den Haltestellenmast, die visuelle und akustische Fahrgastinformation und auf Sitzbänke, die zusätzlich zu den in den Wartehallen integrierten Sitzgelegenheiten im Bereich der Bushaltestelle aufgestellt waren. Die visuelle Fahrgastinformation lieferte den in den Bushaltestellen wartenden Fahrgästen Informationen über die Nr. der Buslinie, den Zielort der Buslinie und die Wartezeit auf den nächsten Bus.

7.4 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG verfolgte lt. ihrer Angabe bei den Bushaltestellen die Strategie der reaktiven Instandhaltung. Das bedeutete, dass die laufenden Informationen des Personals des Busbetriebes über den Zustand der Haltestellen für die Durchführung von erforderlichen Instandhaltungsarbeiten genützt wurden. Zum Personal des Busbetriebes gehörten vor allem die Buslenkenden, die durch das häufige Einfahren in Bushaltestellen und das Ausfahren aus Bushaltestellen den Zustand der Bushaltestellen regelmäßig beurteilen konnten. Außerdem zog die WIENER LINIEN GmbH & Co KG Beschwerden von Fahrgästen heran, um erforderliche Verbesserungen an den Bushaltestellen vorzunehmen. In den Aufzeichnungen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG waren im Betrachtungszeitraum pro Jahr durchschnittlich rd. 1.600-mal Beschwerden für alle Haltestellen bekannt. In der Statistik wurde nicht zwischen Straßenbahnhaltestellen und Bushaltestellen unterschieden.

8. Zustand der Haltestellen

8.1 Aufgrund der Frage 2 aus dem gegenständlichen Prüfungsersuchen hatte der StRH Wien zu behandeln, in welchem Zustand sich die Infrastruktur der WIENER LINIEN GmbH & Co KG befand. Zur wesentlichen Infrastruktur gehörten im Busbetrieb die Haltestellen und die Busse. Der Zustand der Busse wurde im Punkt 6. behandelt.

8.2 Für die Beantwortung der Frage 2 überprüfte der StRH Wien stichprobenweise den Zustand der Bushaltestellen der Linie 17A. Die Auswahl der Buslinie wurde vom StRH Wien getroffen und war zufällig. Für die Bushaltestellen der Linie 17A waren die erforderlichen Genehmigungen der Kraftfahrlinienbehörde vorhanden, wie die stichprobenweise Einschau durch den StRH Wien ergab. In Wien war die MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten für die Haltestellengenehmigungen zuständig.

8.3 Die Bushaltestellen der Buslinie 17A zwischen der Haltestelle Neulaa und der Haltestelle Oberlaa wurden am 28. Mai 2024 von einem Prüfer des StRH Wien in Fahrtrichtung Oberlaa besichtigt. Die Besichtigung ergab keine Beanstandungen der Haltestelleneinrichtungen, für deren Instandhaltung die WIENER LINIEN GmbH & Co KG zuständig war.

9. Investitionsnotwendigkeiten bei der Businfrastruktur

9.1 Aufgrund der Frage 3 aus dem gegenständlichen Prüfungsersuchen hatte der StRH Wien zu behandeln, wo es die größten Investitionsnotwendigkeiten bei der bestehenden Infrastruktur gab.

9.2 Das Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz regelte die Mindestziele für Auftraggebende aus dem öffentlichen Bereich bei der Beschaffung bzw. dem Einsatz sauberer Straßenfahrzeuge. Die Auftraggebenden mussten in den gesetzlich vorgesehenen Bezugszeiträumen einen Mindestanteil an sauberen Straßenfahrzeugen beschaffen bzw. einsetzen, wobei entsprechende Nachrüstungen bzw. Änderungen an bestehenden Straßenfahrzeugen zu berücksichtigen waren. Der erste Bezugszeitraum umfasste den Zeitraum vom 3. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025 und sah für Busunternehmen einen Anteil von 45 % für saubere schwere Straßenfahrzeuge der Klasse M3 vor, wovon die Hälfte des Mindestanteiles auf emissionsfreie schwere Straßenfahrzeuge entfiel. Nach EU-Klassifikation ging es bei der Klasse M3 um Busse mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 5.000 kg. Für den zweiten Bezugszeitraum vom 1. Jänner 2026 bis zum 31. Dezember 2030 waren anstelle von 45 % sogar 65 % vorgesehen. Die 65 % galten auch für die folgenden jeweils fünfjährigen Bezugszeiträume.

9.3 Für die Zurechnung zu einem Bezugszeitraum war die Zuschlagserteilung im betreffenden Vergabeverfahren relevant. Bei Nichteinhaltung der vorgesehenen Mindestanteile waren hohe Geldstrafen vorgesehen. Die Auftraggebenden waren verpflichtet, dem Bundesminis-

terium für Justiz bzw. der zuständigen Landeshauptfrau oder dem zuständigen Landeshauptmann erstmals spätestens bis zum 10. Februar 2029 einen Bericht über die Einhaltung der Mindestanteile zu übermitteln. Zu den sauberen schweren Straßenfahrzeugen gehörten Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen, wie beispielsweise Wasserstoff, oder bestimmten Biokraftstoffen sowie Elektrofahrzeuge. Straßenfahrzeuge galten als emissionsfrei, wenn sie keinen Verbrennungsmotor oder einen Verbrennungsmotor mit besonders niedrigem Kohlendioxid-Ausstoß hatten.

9.4 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG beabsichtigte, lt. ihrer Angabe, im Zeitraum der Jahre 2022 bis 2027 die Anschaffung von 360 nicht sauberen Bussen mit Dieselantrieb. Parallel dazu wurde der Umstieg auf emissionsfreie Busse vorbereitet. Für den Zeitraum der Jahre 2023 bis 2025 war die Beschaffung von 60 Batteriebusen und zehn Wasserstoffbussen vorgesehen, wobei auch die zum Zeitpunkt der Prüfung durch den StRH Wien vorhandenen zehn Batteriebusse zusätzlich ersetzt werden sollten. Die dafür anfallenden Investitionskosten konnten von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wegen der stark veränderlichen Prämissen wie erzielbare Preise bei Ausschreibungen, Inflation und Lieferzeitraum zum Prüfungszeitpunkt nicht gesichert angegeben werden. Aufgrund der zusätzlichen Aufwendungen für die Betankung bzw. Beladung und der höheren Anschaffungskosten für saubere bzw. emissionsfreie Busse war mit hohen Investitionskosten zu rechnen. Die Schätzung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG belief sich für die Beschaffung der Busse, einschließlich der sonstigen Infrastruktur, auf 97,50 Mio. EUR für die ersten beiden Beschaffungszeiträume gemäß Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz.

9.5 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG wollte nicht nur saubere Straßenfahrzeuge beschaffen, sondern auch 80 bestehende Dieselsebusse auf Kraftstoffe, die die Erfordernisse des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes erfüllten, umstellen. Deshalb rechnete die WIENER LINIEN GmbH & Co KG im ersten gesetzlichen Beschaffungszeitraum mit 160 geeigneten Bussen. Aufgrund dieser Zahl ging die WIENER LINIEN GmbH & Co KG davon aus, die Vorgaben für den gesamten städtischen Busverkehr (Eigenbetrieb und Fremdbetrieb) erfüllen zu können. Im Übrigen würde den auftragnehmenden Busunternehmen künftig die erforderliche Infrastruktur wie Ladestationen und Wasserstoffversorgungsanlagen zur Verfügung gestellt werden. Dadurch würde der Zugang zu diesen essential facilities nicht nur der WIENER LINIEN GmbH & Co KG offenstehen.

9.6 Zum Zeitpunkt der Prüfung durch den StRH Wien war der erste Beschaffungszeitraum des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes noch nicht beendet. Außerdem musste die

WIENER LINIEN GmbH & Co KG dem Landeshauptmann von Wien noch keinen Bericht über das Erfüllen dieser gesetzlichen Bestimmungen erstatten. Der StRH Wien konnte daher noch keine nachträgliche Kontrolle durchführen, ob die WIENER LINIEN GmbH & Co KG die Bestimmungen des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes eingehalten hatte. Festzustellen war allerdings, dass die WIENER LINIEN GmbH & Co KG sich den neuen technischen Herausforderungen stellte sowie große Anstrengungen unternahm, um die gesetzlichen Vorgaben erfüllen zu können. Zu diesen zählten u.a.:

- Beschaffungsmodalitäten für Wasserstoffbusse und Elektrobusse,
- Verhandlungen mit der Stadt Wien über die Sonderfinanzierung der Mehrkosten für emissionsfreie Busse,
- die Schaffung von Abstellflächen sowie Infrastruktur für Ladung, Instandhaltung und Servicetätigkeiten für Elektrobusse am Standort Siebenhirten im 23. Wiener Gemeindebezirk,
- das Gelegenheitsladekonzept zur Ermöglichung des Einsatzes von Elektrobussen auf längeren Routen durch die Errichtung von insgesamt 13 Ladestationen an vier Standorten sowie
- die Vorbereitung der Umsetzung der E-Mobilität in der betriebseigenen Busgarage Spetterbrücke im 16. Wiener Gemeindebezirk zusätzlich zum Standort Siebenhirten.

9.7 Die künftigen Erweiterungen des Netzes der Betriebszweige U-Bahn und Straßenbahn würden lt. WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Busnetz weitgehend aufwandsneutral ausfallen. Die erste und zweite Baustufe des Linienkreuzes der U-Bahnlinien U2 und U5 führten bereits durch dicht verbautes Gebiet, weshalb es nur zu kleineren Anpassungen im Busnetz kommen würde. Die geplanten Erweiterungen des Straßenbahnnetzes mit den Linien 12, 18 und 27 würden auch keine relevanten Mehrkosten im Betriebszweig Bus ergeben. Die finalen Festlegungen von Änderungen im Busnetz würden frühestens rd. zwei Jahre vor ihrer Umsetzung feststehen.

9.8 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG erstellte am 1. Oktober 2021 das technische Regelwerk B6-B51-03-1008 „Haltestellen im öffentlichen Raum, Regelpläne und Anwendungsbeispiele für den Neubau“. Die darin enthaltenen Regelpläne für Haltestellen lösten die bisherigen aus dem Jahr 2011 ab. Die Änderungen waren notwendig, um die erforderlichen Anpassungen an die geänderte Busflotte mit überlangen Bussen sowie mit anderen Lagen der barrierefreien Türen mit Klapprampen umzusetzen. Die neuen Regelpläne waren modular aufgebaut, damit sie für alle Haltestellentypen angewandt werden konnten. Zu den Haltestellentypen gehörten die Kaphaltestellen, Inselhaltestellen und Gehsteighaltestellen. Das

technische Regelwerk war von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG auf hohem technischen Niveau erstellt worden und ließ somit bei dessen Umsetzung hinsichtlich der Barrierefreiheit und der aufeinander abgestimmten Anordnung der Haltestellenelemente aus der Sicht des StRH Wien künftig eine weitere Verbesserung der Ausführung der Bushaltestellen in Wien erwarten.

9.9 Für die Modernisierung der Bushaltestellen beabsichtigte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG, lt. deren Angabe, in den nächsten Jahren jährlich 230.000,- EUR zu investieren. Die Investitionskosten beinhalteten die Beschaffung der Haltestellenmaste in modernem Design und deren Aufstellung durch die zuständige Fachabteilung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Das barrierefrei ausgeführte elektronische E-Paper würde lt. WIENER LINIEN GmbH & Co KG sukzessive die Papieraushänge an den Haltestellenmasten ersetzen. Bei gleichbleibender Ressourcenlage wäre lt. WIENER LINIEN GmbH & Co KG damit zu rechnen, dass die Nachrüstung auf das neue Haltestellendesign der Bushaltestellen im Jahr 2056 abgeschlossen sein würde. Bei der Festlegung der Reihenfolge für die Nachrüstung würden die Haltestellen nach betriebswirtschaftlichen bzw. betrieblichen Gesichtspunkten ausgewählt werden.

10. Erhaltungsmaßnahmen bei der Businfrastruktur

10.1 Aufgrund der Fragen 4 bis 6 aus dem gegenständlichen Prüfungsersuchen hatte der StRH Wien zu behandeln, ob die Erhaltungsmaßnahmen bei der Businfrastruktur planmäßig abgewickelt wurden. Weiters war gefragt, ob geplante Erhaltungsmaßnahmen verschoben, auf Eis gelegt oder gänzlich fallengelassen wurden, und was die Gründe dafür waren.

10.2 Die Position „Erhaltung der Autobusse“ wurde von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG beim Materialaufwand im Erfolgsplan der jährlichen Wirtschaftspläne unter sonstigem Materialaufwand geführt (s. Tabelle 12).

Tabelle 12: Position „Erhaltung der Autobusse“ im Wirtschaftsplan und Rechnungsabschluss der WIENER LINIEN GmbH & Co KG

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Wirtschaftsplan (in TEUR)	4.670	5.079	5.047	4.901	6.285	6.301
Rechnungsabschluss (in TEUR)	5.214	5.275	5.392	5.936	6.103	6.028

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Abweichung Rechnungsabschluss zu Wirtschaftsplan (in TEUR)	+544	+196	+345	+1.035	-182	-273
Abweichung Rechnungsabschluss zu Wirtschaftsplan, bezogen auf den Wirtschaftsplan (in %)	11,65	3,86	6,84	21,12	-2,90	-4,33

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

10.3 Unter der Position „Erhaltung der Autobusse“ wurden in erster Linie die Kosten für Ersatzteile für die Instandhaltung von Linienbussen abgerechnet. Etwa 10 % der Geldmittel der Position „Erhaltung der Autobusse“ wurden für die Instandhaltung von nicht schienengebundenen Hilfsfahrzeugen eingesetzt.

10.4 In den Wirtschaftsplänen für die Jahre 2017 bis 2020 wurden die veranschlagten Kosten für die „Erhaltung der Autobusse“ zu niedrig angesetzt. Die Abweichungen zwischen Rechnungsabschluss und Wirtschaftsplan betragen in diesem Zeitraum bezogen auf das jeweilige Jahr zwischen 3,86 % und 21,12 %. Auf die in diesem Zeitraum zu niedrig veranschlagten Kosten für die „Erhaltung der Autobusse“ reagierte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit einer deutlichen Erhöhung auf rd. 6,30 Mio. EUR in den Wirtschaftsplänen für die Jahre 2021 und 2022. Die veranschlagten Kosten wurden in den Jahren 2021 und 2022 nicht zur Gänze verbraucht. Die Abweichungen zwischen Rechnungsabschluss und Wirtschaftsplan in der Höhe von 2,9 % und 4,33 % fielen aber aus der Sicht des StRH Wien verhältnismäßig gering aus, weshalb grundsätzlich von einer sachlich fundierten Veranschlagung der Kosten für die „Erhaltung der Autobusse“ ausgegangen werden konnte. Außerdem war aus den Zahlen in der Tabelle 12 nicht herauszulesen, dass die WIENER LINIEN GmbH & Co KG Erhaltungsmaßnahmen der Autobusse in einem bedeutsamen Ausmaß auf Eis gelegt bzw. verschoben hätte. Laut Mitteilung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wurden alle betrieblich notwendigen Leistungen für die Erhaltung der Infrastruktur im Busbetrieb fristgerecht erbracht.

11. Intervallausdehnungen aufgrund von Personalmangel

11.1 Der ÖVP-Klub führte bei der Frage 27 aus dem Prüfungsersuchen an, dass die WIENER LINIEN GmbH & Co KG auf den Personalmangel in einem ersten Schritt mit der Ausdehnung der Intervalle ab Anfang November 2022 reagiert hätte. Vom StRH Wien war zu behandeln,

ob diese Maßnahme gerechtfertigt war und welche Effekte sich daraus sowohl für die WIENER LINIEN GmbH & Co KG als auch für die Wiener Bevölkerung ergaben.

11.2 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG dehnte im Eigenbetrieb aufgrund von Personal-mangel die Fahrplanintervalle auf neun Buslinien ab 3. November 2022 geringfügig aus. Der Personal-mangel war aufgrund einer internen Analyse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG auf die Faktoren Personalunterstand, hohe Krankenstände inkl. Pflegefreistellungen aufgrund der gesundheitlichen Gesamtsituation und auf erhöhte Fluktuation zurückzuführen. Die Adaptierungen griffen von Montag bis Freitag erst ab 9.00 Uhr, wodurch die Frühverkehrs-spitze unangetastet blieb. An Samstagen startete die Ausdehnung der Intervalle schon um 7.00 Uhr, an Sonntagen und Feiertagen um 10.00 Uhr. Die Tabellen 13 und 14 geben einen Überblick über die Ausdehnungen der Intervalle im Busbetrieb von Montag bis Freitag.

Tabelle 13: Intervallausdehnungen an Schultagen von Montag bis Freitag ab 9.00 Uhr aufgrund von Personalmangel ab 3. November 2022

Buslinie(n)	Ursprüngliches Intervall	Ausgedehntes Intervall
1A	6 min	6 min 40 s
7A, 26A, 35A, 40A, 48A, 59A	6 min	6 min 20 s
14A	5 min	5 min 20 s
13A	4 min	4 min 20 s

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

Tabelle 14: Intervallausdehnungen an Ferientagen von Montag bis Freitag ab 9.00 Uhr aufgrund von Personalmangel ab 3. November 2022

Buslinie	Ursprüngliches Intervall	Ausgedehntes Intervall
14A	6 min	6 min 20 s
13A	5 min	5 min 20 s

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

11.3 Die Intervallausdehnungen betrafen zunächst etwas weniger als ein Viertel aller städtischen Buslinien im Eigenbetrieb (s. Tabelle 1). Ab dem 9. Jänner 2023 mussten die Intervalle bei weiteren Buslinien des Eigenbetriebes vergrößert werden. Betroffen waren die Buslinien 11A, 11B, 15A, 29A, 31A, 57A, 63A, 66A und 74A. Die Auswahl der Buslinien erfolgte nachfrageorientiert. Die Ausdehnung der Intervalle fiel bei dieser Maßnahme größer aus als beim

ersten Schritt am 3. November 2022. Sie betrug bis zu 2,5 min. In den Hauptverkehrszeiten blieben die Intervalle wiederum unverändert.

11.4 Im Fremdbetrieb wurden trotz der für alle Arbeitgebenden angespannten Situation am Personalmarkt bei den Fahrplänen keine Intervallausdehnungen vorgenommen. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG erwartete von den auftragnehmenden Busunternehmen die volle Erfüllung der von ihnen eingegangenen Verpflichtungen aus den Verkehrsdienstleistungsverträgen.

11.5 Im ÖPNV-Vertrag zwischen der Stadt Wien und der WIENER LINIEN GmbH & Co KG vom 15. September 2016 war festgehalten, dass es in der Entscheidungskompetenz der WIENER LINIEN GmbH & Co KG lag, Änderungen des Verkehrsangebotes im Busbetrieb im Ausmaß von +/-2 % ohne Rücksprache der Vertragsparteien durchzuführen. Außerhalb der vorgegebenen Bandbreite war das Einvernehmen herzustellen. Aufgrund dieser Regelung meldete die WIENER LINIEN GmbH & Co KG der MA 5 - Finanzwesen am 6. September 2023, dass die geplanten jährlichen km-Leistungen im gesamten Busbetrieb (Eigenbetrieb und Fremdbetrieb) voraussichtlich bis Jahresende für das Jahr 2023 um 2,15 % unterschritten werden würden. Die prognostizierte Unterschreitung war anders als bei der Straßenbahn, wo sie 5,52 % betrug, verhältnismäßig gering. Mit großen Auswirkungen auf den Busbetrieb musste daher nicht gerechnet werden.

11.6 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG brachte ergänzend vor, im Betrachtungszeitraum im Auftrag der Stadt Wien zusätzliche ungeplante Tätigkeiten durchgeführt zu haben. Dazu gehörten die Busshuttledienste für Flüchtlinge aus der Ukraine im Zeitraum von März 2022 bis Juli 2022 und der Betrieb des sogenannten Impfbusses von August 2021 bis März 2022. Die damit verbundenen Verkehrsleistungen entsprachen lt. Angaben der WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Linienbetrieb einer Fahrleistung von insgesamt 73.000 km und machten daher im Vergleich zur jährlichen Fahrleistung des Eigenbetriebes (s. Tabelle 8) rd. 3,40 % aus.

11.7 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG reagierte auf die angespannte Situation am Personalmarkt und auf die hausinternen Pensionierungen im Fahrdienst im Jahr 2023 mit dem sogenannten „5-Punkte-Programm für Rückkehr zu mehr Regelmäßigkeit und Verlässlichkeit“. Die fünf Punkte waren:

- Eine Ausbildungsoffensive erforderlichenfalls mit Sprachförderung,

- die Attraktivierung des Fahrdienstes durch monetäre Anreize und verbesserte Arbeitsbedingungen,
- einen recruiting-push durch verstärkte Außenkommunikation der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und durch Prämien für erfolgreiche Anwerbungen von Mitarbeitenden durch Mitarbeitende,
- die Stabilisierung der Intervalle bei den Betriebszweigen Straßenbahn und Bus sowie
- eine umfassende Evaluierung der internen Abläufe und eine Analyse der Prozesse im Fahrdienst durch externe Expertinnen bzw. Experten.

11.8 Das „5-Punkte-Programm für Rückkehr zu mehr Regelmäßigkeit und Verlässlichkeit“ entspannte die Personalknappheit bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und wirkte sich relativ rasch positiv auf den Busbetrieb aus. So konnten die Intervallausdehnungen vor dem „Herbstfahrplan 2023“ wieder zurückgenommen werden. Nur bei der Linie 1A wurde das ausgedehnte Intervall beibehalten, da die WIENER LINIEN GmbH & Co KG aufgrund von Fahrgastzählungen eine verringerte Nachfrage festgestellt hatte. Ansonsten wies der Herbstfahrplan keine ausgedehnten Intervalle mehr auf. Er war mit 4. September 2023 in Kraft getreten. Der „Herbstfahrplan 2023“ war wieder als regulär zu bezeichnen.

11.9 Die Ausdehnung der Intervalle im Busbetrieb fiel aus der Sicht des StRH Wien mit 20 s bis 2,5 min im Zeitraum vom 3. November 2022 bis zum 4. September 2023 relativ geringfügig aus und war für die Fahrgäste im Busbetrieb auf den betroffenen Buslinien z.T. kaum zu spüren. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG registrierte lt. ihrer Angabe daher auch keinen Anstieg von Beschwerden über die Intervalle im Busbetrieb.

12. Fahrplanabweichungen im Busverkehr

12.1 Aufgrund der Frage 28 aus dem gegenständlichen Prüfungsersuchen hatte der StRH Wien zu behandeln, wie oft es im Linienverkehr mit Bussen zu Abweichungen vom definierten Fahrplan kam und wie sich diese Situation in den letzten Jahren entwickelte.

12.2 Um die Abweichungen vom Fahrplan gemäß Anlage 3 aus dem ÖPNV-Vertrag zwischen der Stadt Wien und der WIENER LINIEN GmbH & Co KG bewerten zu können, erfasste die WIENER LINIEN GmbH & Co KG laufend das sogenannte Qualitätskriterium 2 - Pünktlichkeit. Die Pünktlichkeit war wie folgt definiert: *„Als unpünktliche Ankünfte definieren die Wiener Li-*

nien alle Verfrühungen und Verspätungen von mehr als 5 Minuten. Die Messung erfolgt automatisiert während der gesamten Betriebszeit im Oberflächenverkehr (exkl. Nachtbus).“ Das vertraglich vereinbarte Soll-Niveau auf Basis des Jahres 2013 betrug 96,3 %.

12.3 Die Tabelle 15 zeigt, dass der Busverkehr in Wien im gesamten Betrachtungszeitraum die Soll-Vorgaben für die Pünktlichkeit aus dem ÖPNV-Vertrag erfüllte. Der gesamte von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG betriebene ÖPNV wies in den Jahren 2017 und 2018 geringfügige Unterschreitungen des Soll-Wertes auf.

Tabelle 15: Qualitätskriterium 2 - Pünktlichkeit aus dem ÖPNV-Vertrag, gesamter Busverkehr (Eigenbetrieb und Fremdbetrieb) und gesamter Verkehr (in %)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Pünktlichkeit Bus	96,68	96,60	96,93	97,93	97,33	97,23
Pünktlichkeit gesamt	96,20	96,00	96,70	97,80	96,90	96,50

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

12.4 Die in der Tabelle 15 enthaltenen Angaben wurden von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG aus den Daten ihres rechnergesteuerten Betriebsleitsystems ermittelt und galten für den gesamten Busbetrieb. Eine Aufschlüsselung des Qualitätskriteriums 2 - Pünktlichkeit nach Eigenbetrieb und Fremdbetrieb erfolgte nicht. Aufgrund der großen Datenmengen wäre lt. WIENER LINIEN GmbH & Co KG eine nachträgliche Aufschlüsselung sehr aufwändig gewesen, weshalb sie unterblieb. Für diesen Zweck hätten die Daten etappenweise aus dem Archiv neu eingespielt werden müssen, eine Aufschlüsselung nach Eigenbetrieb und Fremdbetrieb müsste daher schon beim erstmaligen Einspielen der Daten Berücksichtigung finden. Aus der Sicht des StRH Wien würde die Aufschlüsselung einen laufenden Vergleich zwischen den Betriebsarten ermöglichen und wäre somit sinnvoll.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, künftig das Qualitätskriterium 2 - Pünktlichkeit nicht nur für den gesamten Busverkehr zu erfassen, sondern getrennt nach Eigenbetrieb und Fremdbetrieb auszuweisen.

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

13. Zuverlässigkeit im Busverkehr

13.1 Aufgrund der Frage 29 aus dem gegenständlichen Prüfungsersuchen hatte der StRH Wien zu behandeln, wie hoch die Zuverlässigkeit im Linienbetrieb mit Bussen war.

13.2 Um die Zuverlässigkeit im Busverkehr gemäß Anlage 3 aus dem ÖPNV-Vertrag zwischen der Stadt Wien und der WIENER LINIEN GmbH & Co KG bewerten zu können, erfasste die WIENER LINIEN GmbH & Co KG laufend das sogenannte Qualitätskriterium 4.1 - Zuverlässigkeit. Die Zuverlässigkeit war wie folgt definiert: „(geplante Nutzzug-km - eigenverschuldete entfallene Nutzzug-km)/geplante Nutzzug-km“. Das vertraglich vereinbarte Soll-Niveau für die Zuverlässigkeit im Busverkehr auf Basis des Jahres 2013 betrug 99,5 %.

13.3 Die Tabelle 16 zeigt, dass der Busverkehr im Eigenbetrieb in Wien im gesamten Betrachtungszeitraum die Soll-Vorgaben für das Qualitätskriterium 4.1 - Zuverlässigkeit aus dem ÖPNV-Vertrag erfüllte. Der gesamte von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG betriebene ÖPNV wies in den Jahren 2019 und 2021 relativ geringfügige Unterschreitungen des Soll-Wertes auf, im Jahr 2022 fiel die Unterschreitung höher aus. Der Busverkehr im Eigenbetrieb war daher in allen Jahren des Betrachtungszeitraumes zuverlässiger als der Schienenverkehr der WIENER LINIEN GmbH & Co KG.

Tabelle 16: Qualitätskriterium 4.1 - Zuverlässigkeit aus dem ÖPNV-Vertrag, Busverkehr im Eigenbetrieb und gesamter Verkehr (in %)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Zuverlässigkeit Bus im Eigenbetrieb	99,77	99,80	99,81	99,85	99,77	99,58
Zuverlässigkeit gesamt	99,68	99,63	99,48	99,67	99,42	98,14

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

13.4 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG konnte dem StRH Wien keine Messdaten zur Zuverlässigkeit des Fremdbetriebes vorlegen. Diese würde einen laufenden Vergleich zwischen den Betriebsarten ermöglichen und wären daher sinnvoll.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, künftig das Qualitätskriterium 4.1 - Zuverlässigkeit nicht nur für den Eigenbetrieb zu erfassen, sondern auch für den Fremdbetrieb und den gesamten Betrieb auszuweisen.

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

14. Störungen im Busverkehr

14.1 Aufgrund der Frage 30 aus dem gegenständlichen Prüfungsersuchen hatte der StRH Wien zu behandeln, wie sich die Anzahl der Störungen im Linienbetrieb mit Bussen über die Jahre entwickelt hat.

14.2 Bei der Durchführung des Linienbetriebes mit Bussen war das Kraftfahrlinienrecht einzuhalten. Gemäß § 42 KfLG bestanden gegenüber der Aufsichtsbehörde Meldepflichten. Diese betrafen:

- Unfälle im Linienbetrieb, bei denen eine Person getötet oder schwer verletzt worden ist,
- Betriebsstörungen von mehr als 24 Stunden,
- sonstige Betriebsvorkommnisse von besonderer Bedeutung, sowie
- sonstige Umstände von besonderer Bedeutung hinsichtlich Haltestellen, insbesondere solche, die die Sicherheit der Fahrgäste und die Verkehrssicherheit betreffen.

14.3 Die in der o.a. Aufzählung vorkommenden schweren Vorfälle lösten in der Regel erhebliche Störungen im Busbetrieb aus. Störungen konnten aber auch durch sonstige Betriebsvorkommnisse und Umstände von besonderer Bedeutung verursacht werden.

14.4 Der StRH Wien ersuchte daher die WIENER LINIEN GmbH & Co KG um Vorlage aller gesetzlich erforderlichen Meldungen aus den Jahren 2017 bis 2022 an die MA 65 - Rechtli-

che Verkehrsangelegenheiten. Die MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten ist die zuständige Aufsichtsbehörde in Wien. Die Anzahl der Meldungen ist für den Eigenbetrieb und den Fremdbetrieb in der Tabelle 17 zusammengestellt.

Tabelle 17: Anzahl der Vorfallsmeldungen an die Kraftfahrlinienbehörde

Jahr	Eigenbetrieb	Fremdbetrieb	Gesamt
2017	49	3	52
2018	75	5	80
2019	42	3	45
2020	33	4	37
2021	31	5	36
2022	37	10	47
Summe	267	30	297

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

14.5 Dem StRH Wien fiel auf, dass es im Eigenbetrieb weit mehr Meldungen an die Kraftfahrlinienbehörde gab als im Fremdbetrieb. Das Verhältnis lag über den gesamten betrachteten Zeitraum zusammengerechnet bei etwa 9 zu 1. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG begründete dieses Verhältnis wie folgt:

- Linienführung im Fremdbetrieb vorwiegend in den Außenbezirken mit weniger Fahrgastaufkommen bzw. weniger Verkehrsaufkommen,
- Linienführung im Eigenbetrieb mit komplexen innerstädtischen Strecken,
- ein erhöhtes Vorfallsrisiko im Eigenbetrieb durch hohe Fahrgastauslastung, durch starken Fahrzeugeinsatz zufolge dichter Intervalle als im Fremdbetrieb und durch dichten innerstädtischen Verkehr sowie
- ein hoher Anteil an Gelenkbussen und routengebundenen überlangen Gelenkbussen im Eigenbetrieb.

14.6 Wenngleich die Argumente der WIENER LINIEN GmbH & Co KG für ein gegenüber dem Fremdbetrieb erhöhtes Risiko an Vorfällen im Eigenbetrieb sprachen, erschien dem StRH Wien das Verhältnis 9:1 aufgrund der vorhandenen Aufteilung der Busverkehrsdienstleistungen auf Eigenbetrieb und Fremdbetrieb in Wien von etwa 55 % zu 45 % in Wagennutz-km (s. Tabelle 8) bzw. von etwa 60 % zu 40 % in Platz-km (s. Tabelle 9) sehr hoch bzw. zu hoch zu

sein. Aus der Sicht des StRH Wien wäre daher noch zu klären, welche weiteren Ursachen zum Verhältnis 9:1 führten. Unter anderem wäre denkbar, dass die WIENER LINIEN GmbH & Co KG die Meldeverpflichtung gegenüber der Kraftfahrlinienbehörde im Eigenbetrieb beispielsweise bei den sonstigen Betriebsvorkommnissen von besonderer Bedeutung gemäß § 42 KfIG strenger auslegte als die auftragnehmenden Busunternehmen. Da die WIENER LINIEN GmbH & Co KG als Konzessionsinhaberin alle relevanten Vorfallemeldungen aus dem Eigenbetrieb und dem Fremdbetrieb an die Kraftfahrlinienbehörde weitergeben muss, wäre ein realistisches Verhältnis der Vorfallemeldungen durch einheitliche Vorgehensweise beim gesamten städtischen Busbetrieb anzustreben.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, zu klären, warum sie im Vergleich zum Fremdbetrieb unverhältnismäßig viele behördenrelevante Vorfälle im Eigenbetrieb an die Kraftfahrlinienbehörde melden musste. Darauf aufbauend wären gegebenenfalls geeignete Maßnahmen zu setzen, um der Meldeverpflichtung gegenüber der Kraftfahrlinienbehörde im erforderlichen Ausmaß nachkommen zu können.

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

14.7 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG erstellte am 3. Juli 2023 den „*Kurzbericht über die Sicherheitsleistung der Wiener Linien für den Zeitraum 01.01.-31.12.2022*“. Dieser Sicherheitsleistungsbericht betrachtete das gesamte Risikoportfolio der WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Abhängig von der Eintrittswahrscheinlichkeit und der Schwere der Auswirkung wurden die Risiken aller Betriebszweige bewertet, also bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus.

14.8 Die Eintrittswahrscheinlichkeit von Risiken wurde im Sicherheitsleistungsbericht wie folgt gereiht:

- „unwahrscheinlich: 1-2“,

- „selten: 3-4“,
- „möglich: 5-6“,
- „häufig: 7-8“ und
- „oft: 9-10“.

14.9 Die Schwere der Auswirkung von Risiken wurde im Sicherheitsleistungsbericht wie folgt gereiht:

- „unbedeutend: 1-2“,
- „gering: 3-4“,
- „spürbar: 5-6“,
- „kritisch: 7-8“ und
- „katastrophal: 9-10“.

14.10 Die Risikoprioritätszahl ergab sich für das jeweilige Risiko durch Multiplikation der Zahlen für die Eintrittswahrscheinlichkeit und für die Schwere der Auswirkung. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG identifizierte im Jahr 2022 17 Risiken mit einer verhältnismäßig hohen Risikoprioritätszahl von 20 bis höchstens 42. Diese Risiken wurden im Sicherheitsleistungsbericht näher behandelt und sollten im Risikoportfolio einem laufenden Monitoring unterworfen werden. Die im Eigenbetrieb des Busverkehrs vorhandenen Risiken hatten deutlich geringere Risikoprioritätszahlen als im Schienenverkehr und wurden aufgrund deren Bewertung durch die WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Sicherheitsleistungsbericht nicht weiter behandelt. Die im Eigenbetrieb aufgetretenen Risiken lagen im Ampelsystem des Risikoportfolios der WIENER LINIEN GmbH & Co KG im grünen Bereich.

14.11 Das Ampelsystem des Risikoportfolios hat drei Bereiche mit unterschiedlich festgelegten Reaktionen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG auf das bewertete Risiko:

- „rot: Maßnahmen erforderlich“,
- „gelb: Monitoring erforderlich“ und
- „grün: akzeptabler Bereich“.

14.12 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG wertete alle Vorfälle im Jahr 2022 aus und bewertete die aus den Vorfällen erkannten Risiken (s. Tabelle 18).

Tabelle 18: Risiken im Busbetrieb im Jahr 2022

Nr.	Risiko	Vorfallszahlen			Bewertung		
		Eigenver- schulden	Fremdver- schulden	Gesamt	Eintritts- wahr- schein- lichkeit	Schwere der Auswirkung	Risiko- prioritäts- zahl
1	Fahruntauglichkeit aufgrund von Alkohol- und bzw. oder Suchtmittelkonsum	1	-	1	3	2	6
2	Verkehrsunfall aufgrund von Kollisionen	807	590	1.397	9	1	9
3	Niederstoßen von Personen	1	8	9	3	2	6
4	Tätliche Angriffe	-	16	16	3	2	6

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

14.13 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG sah die möglichen Auswirkungen von „Fahruntauglichkeit durch Alkohol- bzw. Suchtmittelkonsum“ von Bediensteten auf den Busbetrieb bei Betriebsstörungen, medialem Interesse, Imageschaden, Personalausfall, Verletzten, Sachschaden und dem drohenden Verlust der Konzession. Die Eintrittswahrscheinlichkeit von „Fahruntauglichkeit durch Alkohol- bzw. Suchtmittelkonsum“ wurde von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit „3“ bewertet, also mit „selten“. Die Schwere der Auswirkung von „Fahruntauglichkeit aufgrund von Alkohol- bzw. Suchtmittelkonsum“ lag aus der Sicht der WIENER LINIEN GmbH & Co KG bei „2“, also bei „unbedeutend“. Letztere Einstufung war für den StRH Wien nicht nachvollziehbar, da die Konsequenzen wie mögliche Personenschäden durch Verkehrsunfälle schwerer wiegen müssten, zumal bei „Fahruntauglichkeit durch Alkohol- bzw. Suchtmittelkonsum“ auch Schwerverletzte oder sogar Tote nicht auszuschließen waren. Durch die von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG vorgenommene „grüne“ Bewertung des Risikos „Fahruntauglichkeit aufgrund von Alkohol- bzw. Suchtmittelkonsum“ war dieses Risiko einem Monitoring im Risikoportfolio entzogen.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, die ausgehend von einem Vorfall im Jahr 2022 vorgenommene niedrige Bewertung des Risikos „Fahruntauglichkeit aufgrund von Alkohol- bzw. Suchtmittelkonsum“ auf Richtigkeit für den Busbetrieb zu überprüfen. Bei entsprechender

Höherstufung der Bewertung des Risikos durch die WIENER LINIEN GmbH & Co KG wäre der Sicherheitsleistungsbericht für das Jahr 2022 zu korrigieren.

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

14.14 Während die Schwere der Auswirkung von „Fahruntauglichkeit aufgrund von Alkohol- bzw. Suchtmittelkonsum“ im Risikoerhebungsbogen durch die WIENER LINIEN GmbH & Co KG als unbedeutend eingestuft worden war, reagierte sie bei der Einzelmaßnahme angemessen. So wurde einem Mitarbeitenden, der am 11. Juli 2022 mit einem Blutalkoholgehalt von 0,21 ‰ verspätet zum Fahrdienst erschienen war, sofort die betriebsinterne Fahrberechtigung aberkannt.

14.15 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG stellte im Sicherheitsleistungsbericht die Sicherheitsindikatoren im gesamten städtischen Busbetrieb zusammen (s. Tabelle 19). Diese standen im Zusammenhang mit den Sicherheitszielen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und waren sicherheitstechnische Parameter, die aus der Erfahrung mit dem Betrieb der Verkehrsmittel abgeleitet wurden.

Tabelle 19: Sicherheitsindikatoren im Eigenbetrieb und Fremdbetrieb

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Unfälle	2.059	2.273	2.267	1.948	2.079	2.100
Kollisionen	1.429	1.698	1.711	1.439	1.493	1.518
Personenunfälle	354	373	345	257	275	299
Verunglückte Personen	-	-	-	1	-	-
Brand- und Rauchentwicklung im Bus	18	12	7	7	8	10

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

14.16 Die häufigsten drei Arten des Sicherheitsindikators „Unfälle“ im Jahr 2022 sind in der Tabelle 20 zusammengestellt.

Tabelle 20: Häufigsten drei Arten des Sicherheitsindikators „Unfälle“ im Jahr 2022

	Anzahl	davon Eigenverschulden
Zusammenstoß mit Pkw	670	184
Zusammenstoß mit Gegenstand	359	17
Zusammenstoß mit unbekanntem Gegenstand	235	19

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

14.17 Die in der Tabelle 20 vorkommenden Zusammenstöße sind per definitionem auch Kollisionen. Die Inhalte dieser Tabelle galten daher gleichlautend auch für den Sicherheitsindikator „Kollisionen“.

14.18 Die häufigsten drei Arten des Sicherheitsindikators „Personenunfälle“ im Jahr 2022 sind in der Tabelle 21 zusammengestellt.

Tabelle 21: Häufigsten drei Arten des Sicherheitsindikators „Personenunfälle“ im Jahr 2022

	Anzahl	davon Eigenverschulden
Sturz am Wagen	114	6
Zusammenstoß mit Pkw	40	1
Sturz beim Einsteigen	40	0

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

14.19 Beim Sicherheitsindikator „Verunglückte Personen“ handelte es sich um einen einzigen Vorfall in sechs Jahren. Der StRH Wien ersuchte dazu um Vorlage von Unterlagen. Aus den Unterlagen ging hervor, dass ein Fahrgast in einem Bus der Linie 7A aufgrund seines Gesundheitszustandes kollabierte und schließlich verstarb. Ein sicherheitstechnischer Zusammenhang mit dem Busbetrieb war für den StRH Wien nicht erkennbar.

14.20 Hinsichtlich des Sicherheitsindikators „Brand- und Rauchentwicklung im Bus“ wählte der StRH Wien eine Störungsmeldung aus und ließ sich dazu nähere Unterlagen zu der Störung vom 12. Mai 2023 vorlegen. Bei einem Nachtbus der WIENER LINIEN GmbH & Co KG kam es bei dieser Störung in einer Haltestelle im 1. Wiener Gemeindebezirk auf der Linie N60 vermutlich aufgrund defekter Kabel im Motorraum zu einer Brandentwicklung. Bis zum Eintreffen der Feuerwehr wurde der Brand vom Buslenker bekämpft. Dazu verwendete der Buslenker einen Feuerlöscher. Dieser war am Bus vorhanden sowie einsatzbereit und konnte

somit zur Brandbekämpfung verwendet werden. Der defekte Bus wurde in die zugehörige Betriebsgarage geführt, wo er näher untersucht wurde. Personen kamen nicht zu Schaden.

14.21 Stellvertretend für bestimmte Themengruppen an Störungen wählte der StRH Wien aus der verhältnismäßig großen Anzahl an Meldungen im Betrachtungszeitraum einige Störungsmeldungen für die weitere Einschau aus. Ziel dieser Einschau war es, zu prüfen, ob die Störungsmeldungen von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG nachvollziehbar erstellt worden waren. Ob die WIENER LINIEN GmbH & Co KG bei der Ermittlung der Ursachen für Störungen zu richtigen Schlussfolgerungen gekommen war, wurde aufgrund des damit verbundenen hohen Prüfungsaufwandes vom StRH Wien nicht geprüft.

14.22 Am 22. Dezember 2018 kam ein Buslenker mit dem Nachtbus der Linie N26 in Großenzersdorf von der vorgesehenen Streckenführung ab, fuhr gegen eine Tanksäule am Tankstellengelände und in weiterer Folge gegen eine Hauswand. Der Buslenker wurde schwer verletzt. Er wurde durch den Rettungsdienst erstversorgt und ins Krankenhaus gebracht. Am Bus und an den baulichen Einrichtungen entstand großer Sachschaden. Der Buslenker gab an, dass er nach Durchführung des Fahrgastwechsels in der Haltestelle Guntherstraße die Freigabe der Fahrgasttüren löschte und die Federspeicherbremse öffnete. Daraufhin hätte der Bus selbsttätig beschleunigt, wodurch der Bus immer schneller geworden wäre. Der Buslenker hätte versucht, den Bus zum Stillstand zu bringen. Das Bremspedal hätte aber nicht funktioniert. Der unkontrollierbare Bus wäre schließlich mit hoher Geschwindigkeit gegen Hindernisse gekracht. Erst eine Hauswand hätte den Bus zum Stillstand gebracht. Dem von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG erhobenen Geschwindigkeitsprofil war zu entnehmen, dass der Bus knapp vor dem Zusammenstoß eine Geschwindigkeit von beinahe 75 km/h erreicht hatte.

14.23 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG kam in ihrem Abschlussbericht über den genannten Vorfall vom 22. Dezember 2018 zum Schluss, dass der Zusammenstoß von ihrem Bediensteten verursacht worden war und kein fahrzeugtechnisches Versagen eingetreten war. Aufgrund der unterschiedlichen Sichtweise über die Unfallursache zwischen dem Buslenker und der WIENER LINIEN GmbH & Co KG kam es zu Gerichtsverfahren. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG beehrte vom Buslenker Schadenersatz. Der Buslenker brachte hingegen eine Kündigungsanfechtung ein. Der Buslenker verstarb im Mai 2023, sodass die zum Zeitpunkt des Todes noch offengebliebenen Verfahren ohne Urteil eingestellt wurden. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG legte dem StRH Wien ein von der Busherstellerin beauftragtes technisches Gutachten zur Klärung der Unfallursache vor.

14.24 Das technische Gutachten wurde von einer externen Prüfungsstelle für Kfz aus Deutschland am 7. Februar 2019 erstellt. Das Gutachten schloss mit folgender Zusammenfassung: *„Das zu beurteilende Fahrzeug hat starke Unfallbeschädigungen im Vorderwagenbereich. Die stärksten Beschädigungen sind im linken unteren Bereich am Fahrzeugrahmen vorhanden. Die am Fahrzeug vorhandenen Unfallbeschädigungen lassen sich mit den Angaben aus der Schadenschilderung plausibel in Einklang bringen. Die Überprüfung der Fahrregelung und des Motormanagement-Systems ergab keine Hinweise für einen technischen, schadenauslösenden Defekt. Die Überprüfung der Betriebsbremse ergab keine Hinweise für einen technischen, schadenauslösenden Defekt. Die Auswertung der Telematik-Daten des Fahrzeuges belegt, dass auf der letzten Fahrstrecke vor der Kollision das Fahrpedal zu 100 % betätigt war. Des Weiteren war der Kick-Down-Schalter vom Fahrpedal betätigt. Der Bremspedalschalter war auf dieser Fahrt nicht betätigt. Bei der Fahrzeuguntersuchung konnten keine Hinweise für einen technischen, schadenauslösenden Defekt festgestellt werden. Aus technischer Sicht lässt sich derzeit das Unfallereignis nicht eindeutig aufklären.“*

14.25 Am 10. Oktober 2019 wurde eine weibliche Person auf der Linie 14A vom Bus mitgeschleift. Sie hatte versucht, die vierte Türe von einem aus einer Haltestelle ausfahrenden Gelenkbus aufzureißen und blieb dabei mit der Hand zwischen den Türflügeln stecken. Zeuginnen bzw. Zeugen des Vorfalls machten den Buslenker darauf aufmerksam, worauf der Buslenker den Bus sofort anhielt. Die Verunfallte wurde vom Rettungsdienst nach einer Erstversorgung leicht verletzt ins Spital gebracht. Wegen des Vorfalls musste die Buslinie für die Dauer von einer halben Stunde kurz geführt werden. Der obligatorisch durchgeführte Test auf Alkoholkonsum verlief beim Buslenker negativ, also nicht alkoholisiert. Dem Buslenker wurde eine Unterstützung durch den betriebsinternen SOZIUS-Dienst angeboten. Der Buslenker nahm dieses Angebot an. Die Staatsanwaltschaft Wien stellte schließlich das gegen den Buslenker geführte Ermittlungsverfahren wegen fahrlässiger Körperverletzung ein.

14.26 Ein Buslenker hielt am 25. September 2019 bei der Fahrt auf der Linie 38A einen zu geringen Sicherheitsabstand zum vor ihm fahrenden Pkw, wodurch er auf den Vorderwagen auffuhr, als dieser bremste. Durch den Zusammenstoß wurden die Lenkerin des Pkw und ein weiblicher Fahrgast im Bus leicht verletzt. Wegen des Vorfalls wurde die Buslinie rd. 50 min kurz geführt. Der obligatorisch durchgeführte Test auf Alkoholkonsum verlief beim Buslenker negativ. Da der Buslenker gegen die *„Dienstvorschrift für den Busbetrieb“* verstieß, musste der Buslenker eine Nachschulung absolvieren, bei der es u.a. um das richtige Verhalten im Straßenverkehr ging. Da der Buslenker im Rahmen der Nachschulung konstruktiv

mitgearbeitet hatte und sich seiner Fehler beim Unfall bewusst war, konnte der Buslenker von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wieder im Liniendienst eingesetzt werden.

14.27 Am 25. September 2019 brach der Nachläufer eines Gelenkbusses der Linie 74A im Bereich eines Kreisverkehrs im 3. Wiener Gemeindebezirk aus. Um größeren Schaden zu verhindern, fuhr der Buslenker lt. seinen Angaben im Kreisverkehr eine Ausfahrt weiter als sonst üblich. Dabei kam es zum Zusammenstoß mit einem Lichtmast, wodurch der Bus an der Seitenwand beschädigt wurde. Bei dem Vorfall wurde niemand verletzt. Der Buslenker nahm den ihm angebotenen SOZIUS-Dienst an. Die Angaben des Buslenkers waren aus der Sicht der WIENER LINIEN GmbH & Co KG widersprüchlich. Insbesondere musste festgestellt werden, dass der Buslenker die erlaubte Höchstgeschwindigkeit erheblich überschritten hatte, wie die Geschwindigkeitsdatenauswertung ergab. Der Vorfall war aus der Sicht der WIENER LINIEN GmbH & Co KG durch ein schuldhaftes, grob fahrlässiges Verhalten des Buslenkers verursacht worden. Eine weitere Verwendung im Fahrdienst war daher für ihn nicht mehr vorgesehen. Die Dauer der Störung wurde mit rd. einer Stunde angegeben.

14.28 Am 29. Oktober 2018 kam es um 16.15 Uhr auf der Linie 69A in einer Haltestelle im 3. Wiener Gemeindebezirk zu einem tätlichen Angriff auf einen Buslenker. Fahrgäste im Bus wiesen den Buslenker darauf hin, dass ein im Bus befindlicher Mann andere Fahrgäste beschimpfte, anpöbelte und mit einem Messer bedrohte. Bevor der Buslenker darauf reagierte, verließ der Mann von sich aus den Bus und trat mit einem Kampfsprung auf die Busfront ein. Nachdem der Buslenker den Notruf zur Betriebsleitzentrale setzte, hielt der Buslenker schließlich Nachschau, ob der Bus durch den Kampfsprung beschädigt worden war. Der Mann, der sich bereits auf der anderen Straßenseite befunden hatte, kam zurück und attackierte den Buslenker unvermutet mit dem Messer in Brusthöhe. Der Mann schlug dem Buslenker ins Gesicht, warf ihn zu Boden und schlug weiter auf ihn ein. Die Polizei konnte den Straftäter festnehmen. Der Buslenker wurde mit Verletzungen am linken Auge, am linken Oberarm und an beiden Knien ins Krankenhaus gebracht. Er wurde im Krankenhaus auch vom SOZIUS-Dienst betreut. Die Einsatzdauer betrug rd. eine Stunde.

14.29 Eine 72-jährige Frau saß auf Höhe der zweiten Tür eines Normalbusses der Linie 27A der WIENER LINIEN GmbH & Co KG auf einem Rollator quer zur Fahrtrichtung. Um einer Frau mit Kind das Überqueren der Fahrbahn im Zuge eines Schutzweges zu ermöglichen, machte der Buslenker eine Bremsung. Dadurch kam die ältere Dame auf dem Rollator zu Sturz. Der Vorfall wurde von der Polizei aufgenommen. Nach Erstversorgung durch den Rettungsdienst

wurde die ältere Frau schwer verletzt ins Krankenhaus gebracht. Die Störung dauerte ungefähr eine $\frac{3}{4}$ -Stunde. Aus der Sicht der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wurde der Sturz durch Unachtsamkeit des Fahrgastes verursacht. Das im Ergebnis unauffällige Geschwindigkeitsprofil des Busses war dem Vorfallsakt beigelegt.

14.30 Im Fremdbetrieb ereignete sich auf der Linie 52B am 3. Mai 2022 ein besonders schwerer Unfall im 14. Wiener Gemeindebezirk. Ein Buslenker verließ wegen einer Türstörung den Lenkerinnen- bzw. Lenkerplatz, ohne vorher den Bus mit der Feststellbremse zu sichern. Dadurch entrollte der Bus und stieß gegen einen Baum. Der Baum kippte in weiterer Folge gegen eine Trafostation und schob diese gegen ein Müllsammelfahrzeug. Bei dem Vorfall wurden sieben Personen verletzt, eine davon schwer. Der Bus wurde von der Polizei für die technische Überprüfung sichergestellt. Es kam zu einer Kurzführung der Linie von 7.15 Uhr bis 15.19 Uhr.

14.31 Aus der vorgenommenen Akteneinschau schloss der StRH Wien, dass die WIENER LINIEN GmbH & Co KG die Unfälle im Busbetrieb sorgfältig dokumentierte und die aufgrund des jeweiligen Unfallgeschehens erforderlichen Bearbeitungsschritte setzte.

15. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Um eine innerbetriebliche Kontrolle der Ablaufprozesse im Bereich der Planung und Umsetzung von Investitionsvorhaben für das Autobusnetz zu ermöglichen, sollten die wesentlichen Planungsschritte und Umsetzungsschritte nachvollziehbar dokumentiert werden (s. Punkt 4.5).

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Der Empfehlung wurde bereits mit den im Jahr 2024 in Kraft gesetzten Vorgaben zum Prozess „Strategische Mobilitätsplanung“ Folge geleistet. Durch diesen werden dreimal jährlich ressourcenrelevante Infrastrukturprojekte sowie Angebotsänderungen und Angebotserweiterungen in einem

zentralen Regelkreis erfasst, dokumentiert und ihre Umsetzung weiterverfolgt. Somit sind Änderungen im Busnetz in Konzeption und Umsetzung nachvollziehbar.

Empfehlung Nr. 2:

In künftigen Verkehrsdienstleistungsverträgen zwischen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und den auftragnehmenden Busunternehmen wäre festzuhalten, dass ihr Ergebnisse von besonderen Überprüfungen gemäß § 56 KFG 1967 und von Prüfungen an Ort und Stelle gemäß § 58 KFG 1967 von Liniensbussen im Fremdbetrieb explizit bekanntzugeben sind (s. Punkt 6.11).

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird die Empfehlung umsetzen und bei den künftigen Verkehrsdienstleistungsverträgen berücksichtigen.

Empfehlung Nr. 3:

Die Buslenkenden wären im Rahmen ihrer innerbetrieblichen Weiterbildung vertiefend darüber zu unterrichten, welche schweren Mängel bei der wiederkehrenden Begutachtung der Linienbusse aufgetreten waren, die möglicherweise schon bei der Wagenübernahme erkannt hätten werden können, und wie die entsprechenden Eintragungen künftig im Wagenpass vorzunehmen sind, um frühzeitig die erforderlichen Reparaturen auszulösen (s. Punkt 6.20).

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Aus Sicht der WIENER LINIEN GmbH & Co KG werden die Buslenkenden im Rahmen der Ausbildung, der gesetzlichen Weiterbildungsmaßnahmen sowie der internen Kontrollen bereits in ausreichendem Maß bzgl. der Auswirkungen von nicht erkannten Wagenmängeln im Zuge der Wagenübernahme geschult. Dennoch wird die Empfehlung als Schwerpunktsetzung bei kommenden Schulungsevaluierungen berücksichtigt.

Empfehlung Nr. 4:

Künftig wäre das Qualitätskriterium 2 - Pünktlichkeit nicht nur für den gesamten Busverkehr zu erfassen, sondern getrennt nach Eigenbetrieb und Fremdbetrieb auszuweisen (s. Punkt 12.4).

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

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

Empfehlung Nr. 5:

Künftig wäre das Qualitätskriterium 4.1 - Zuverlässigkeit nicht nur für den Eigenbetrieb zu erfassen, sondern auch für den Fremdbetrieb und den gesamten Betrieb auszuweisen (s. Punkt 13.4).

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird die Empfehlung auf Umsetzbarkeit prüfen und eine getrennte Erfassung der Zuverlässigkeit von Eigen- und Fremdbetrieb anstreben. Nach Vorliegen der Zeitreihen inkl. Fremdbetrieb wird gegebenenfalls eine Anpassung der Zielwerte für das Qualitätskriterium vorgenommen.

Empfehlung Nr. 6:

Es wäre zu klären, warum die WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Vergleich zum Fremdbetrieb unverhältnismäßig viele behördenrelevante Vorfälle im Eigenbetrieb an die Kraftfahrlinienbehörde melden musste. Darauf aufbauend wären gegebenenfalls geeignete Maßnahmen zu setzen, um der Meldepflichtung gegenüber der Kraftfahrlinienbehörde im erforderlichen Ausmaß nachkommen zu können (s. Punkt 14.6).

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG legt (auch aus Eigeninteresse) Wert auf einen hohen Standard bei der Übermittlung von schwerwiegenden Vorfällen an die Behörden. Aus diesem Grund, dem hohen Anteil an innerstädtischen Linien mit höherem Fahrgastaufkommen sowie durch den Betrieb mit kapazitätsstarken Bussen erfolgen die Meldungen an die Behörde in vergleichsweise erhöhter Anzahl.

Alle meldepflichtigen Vorfälle im Eigenbetrieb und an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG gemeldeten Vorfälle vom Fremdbetreiber werden an die Behörde weitergeleitet.

Aktuell sieht die WIENER LINIEN GmbH & Co KG keine Notwendigkeit für weitere Maßnahmen.

Empfehlung Nr. 7:

Die ausgehend von einem Vorfall im Jahr 2022 vorgenommene niedrige Bewertung des Risikos „Fahruntauglichkeit aufgrund von Alkohol- bzw. Suchtmittelkonsum“ wäre auf Richtigkeit für den Busbetrieb zu überprüfen. Bei entsprechender Höherstufung der Bewertung des Risikos durch die WIENER LINIEN GmbH & Co KG wäre der Sicherheitsleistungsbericht für das Jahr 2022 zu korrigieren (s. Punkt 14.13).

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Im Zuge der nächsten Evaluierung wird die Empfehlung bei der neuerlichen Risikobewertung berücksichtigt werden.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Mag. Werner Sedlak, MA

Wien, im November 2024