



MA 54, Prüfung der Umsetzung der Kreislaufwirtschaft am Beispiel des Logistik Centers

StRH III - 1068205-2023

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 2025.

Kurzfassung

Die lt. Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien der Geschäftsgruppe - Klima, Umwelt, Demokratie und Personal unterstellte MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik diente u.a. als zentrale Drehscheibe im Magistrat der Stadt Wien für die Beschaffung, Lagerung, Verteilung von Waren sowie die Rücknahme alter Waren.

Das Logistik Center war eine Organisationseinheit der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik. Der Aufgabenbereich des Logistik Centers umfasste die Bestellung, Lagerung, Erzeugung, Wiederverwertung, Entsorgung und/oder Auslieferung von Waren sowie die Instandhaltung und Lagerung von Wahlbehelfen. Des Weiteren war das Logistik Center für die Übernahme und Lagerung von sichergestellten Gegenständen im Rahmen von behördlichen Verfahren sowie für Zwischentransporte und für Übersiedlungen (Büromöbel, Akte etc.) zuständig. Zusätzlich war im Logistik Center eine Tischlerei und eine Schlosserei für magistratsinterne Reparaturen, Neuproduktionen und Wartungen loziert.

Das Logistik Center befand sich örtlich im 21. Wiener Gemeindebezirk, Oswald-Redlich-Straße 9. Seit dem Jahr 2012 wurden infolge von Lagerplatzengpässen zusätzliche Lagerflächen auf dem Gelände des Hafens Wien im 2. Wiener Gemeindebezirk angemietet.

Im Zuge dieses Berichtes wurde der Prozess der Kreislaufwirtschaft in dieser Organisationseinheit näher betrachtet. Betrachtungszeitraum waren die Jahre 2020 bis 2022.

Die seit Jahrzehnten bestehende Lagerflächenstruktur im Logistik Center und die erforderliche Zumietung von Lagerflächen im Hafen Wien bedeutete einen logistischen Mehraufwand sowohl für die Lagerführung selbst als auch für den Transport von Waren. Durch die alte Baustruktur des Logistik Centers ergaben sich zudem erhebliche Instandhaltungskosten. Auch konnte eine Reduktion der Heiz- und Energiekosten durch eine moderne Nutzung von erneuerbarer Energie etc. bisher noch keine Anwendung finden.

Die auszusprechenden Empfehlungen ergaben sich aus einem Ortsaugenschein und den eingesehenen Unterlagen bzw. Gesprächen. Besonderes Augenmerk wurde auf die Ausarbeitung von Lösungen zur angestrebten Nachhaltigkeit der innerbetrieblichen Lkw-Fahrten zwischen dem im 21. Wiener Gemeindebezirk angesiedelten Logistik Center und den angemieteten Lagerräumen im Hafen Wien im 2. Wiener Gemeindebezirk gerichtet. Auch

wurden die aktuellen Herausforderungen an eine zeitgemäße Lagerhaltung in die Prüfung einbezogen.

So wurde zum einen die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für einen neuen Standort des Logistik Centers unter Berücksichtigung rechtlicher und verkehrsorganisatorischer Fragen vom StRH Wien empfohlen. Zum anderen sollte eine Anreizschaffung für eine schnellere Abnahme von bestellten Artikeln durch die Kundinnen bzw. Kunden des Logistik Centers sowie die Neukalkulation der Aufschläge für die Manipulation der Waren im Logistik Center angestrebt werden.

Der StRH Wien unterzog die Kreislaufwirtschaft am Beispiel des Logistik Centers in der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik einer Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung der geprüften Stelle mit. Die von der geprüften Stelle abgegebene Stellungnahme wurde berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Prüfungsgrundlagen des StRH Wien	11
1.1	Prüfungsgegenstand	11
1.2	Prüfungszeitraum	11
1.3	Prüfungshandlungen	12
1.4	Prüfungsbefugnis	12
1.5	Vorberichte	12
2.	Aufgaben der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik.....	12
2.1	Zuständigkeiten lt. Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien	12
2.2	Aufgabenbereich des Logistik Centers	13
3.	Rechtliche Grundlagen	15
3.1	Kreislaufwirtschaftsstrategie des Bundes	15
3.2	Wiener Abfallwirtschaftsgesetz und Abfallwirtschaftsgesetz 2002	16
3.3	Smart Klima City Strategie Wien.....	17
3.4	Behördliche Auflage	18
4.	Kreislaufwirtschaft.....	18
4.1	Beschreibung der Phasen	18
4.2	Reparaturen	20
4.3	Re-Use und Reproduktion.....	21
4.4	Recycling.....	22
5.	Lagerhaltung im Logistik Center in Wien 21, Oswald-Redlich-Straße 9	22
5.1	Zur Verfügung stehende Flächen	22
5.2	Bauliche Gegebenheiten	23
5.3	Zu- und Abfahrten durch Lkw.....	24

5.4	Instandhaltung.....	24
5.5	Stromverbrauch und Stromkosten	25
5.6	Wärmeverbrauch und Heizkosten	26
5.7	Personalkosten.....	27
6.	Lagerhaltung in angemieteten Flächen im Hafan Wien	28
6.1	Verträge mit der Hafan Wien GmbH.....	28
6.2	Durch die Anmietung bedingte Lkw-Fahrten.....	30
7.	Überlegungen zur Standortoptimierung	31
7.1	Anforderungen betreffend Lagerkapazitäten.....	31
7.2	Machbarkeitsstudie.....	33
8.	Ortsaugenschein	34
8.1	Lagerung von Großmöbeln	35
8.2	Weiterverwendung von Verpackungsmaterial	37
8.3	Erschwernisse bei den Ladedocks und Lagerhaltung	37
9.	Zusammenfassung der Empfehlungen	38

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prozessablauf der Kreislaufwirtschaft.....	19
Tabelle 1: Instandsetzungen durch die Werkstätten für die Jahre 2020 bis 2022	20
Tabelle 2: Instandhaltungskosten für das Logistik Center für die Jahre 2020 bis 2022.....	25
Tabelle 3: Stromverbrauch und Stromkosten für die Jahre 2015 bis 2022.....	26
Tabelle 4: Wärmeverbrauch und Heizkosten für die Jahre 2015 bis 2022.....	26
Tabelle 5: Gesamtkosten exkl. Verwaltung für das Logistik Center für die Jahre 2020 bis 2022.....	27
Abbildungen 2 bis 4: Lagerung von mobilen Staffelei-Center	35
Abbildungen 5 bis 6: Lagerbeispiele für Toilettenpapier und Hundekotsackerl	38

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AWG	Abfallwirtschaftsgesetz
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
COVID-19	Coronavirus-Krankheit-2019
CP	Chemiepalette
E-Anlage	Elektronische Anlage
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
exkl.	exklusive
FFP	Partikelfiltrierende Halbmaske
GmbH & Co KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
inkl.	inklusive
Kfz	Kraftfahrzeug
kg	Kilogramm
km	Kilometer
kWh	Kilowattstunde
l	Liter
Lkw	Lastkraftwagen
lt.	laut
m ²	Quadratmeter
MA	Magistratsabteilung
MD-BD	Magistratsdirektion - Bauten und Technik
Mio. EUR	Millionen Euro
MNS	Mund-Nasen-Schutz
MWh	Megawattstunde
Nr.	Nummer

rd.	rund
s.	siehe
s.a	siehe auch
StRH	Stadtrechnungshof
SVS	Speditonsversicherungsschein
t	Tonnen
u.a.	unter anderem
UBA-GmbH	Umweltbundesamt GmbH
UN	United Nations
USt	Umsatzsteuer
VZÄ	Vollzeitäquivalent
WStV	Wiener Stadtverfassung
www	World Wide Web
z.B.	zum Beispiel

Glossar

Kreislaufwirtschaft

Die Kreislaufwirtschaft ist ein Modell der Produktion und des Verbrauches, bei dem bestehende Materialien und Produkte so lange wie möglich geteilt, geleast, wiederverwendet, repariert, aufgearbeitet und recycelt werden. Auf diese Weise wird der Lebenszyklus der Produkte verlängert. In der Praxis bedeutet dies, dass Abfälle auf ein Minimum reduziert werden. Nachdem ein Produkt das Ende seiner Lebensdauer erreicht hat, verbleiben die Ressourcen und Materialien soweit wie möglich in der Wirtschaft. Sie werden somit immer wieder produktiv weiterverwendet, um weiterhin Wertschöpfung zu generieren.

Die Kreislaufwirtschaft steht im Gegensatz zum traditionellen, linearen Wirtschaftsmodell („Wegwerfwirtschaft“). Dieses Modell setzt auf große Mengen billiger, leicht zugänglicher Materialien und Energie.

Prüfungsergebnis

1. Prüfungsgrundlagen des StRH Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

Die MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik verfügte zur Erfüllung der ihr übertragenen Aufgaben über ein Logistik Center. Dieses wurde täglich von Lkw angefahren und musste auch in krisenbedingten Anlassfällen über einen längeren Zeitraum betriebsfähig gehalten werden.

Im Zuge der gegenständlichen Prüfung wurde die Entwicklung der Kreislaufwirtschaft am Beispiel des Logistik Centers betrachtet. Dabei wurden anhand des Beurteilungskriteriums der Nachhaltigkeit u.a. die Ausweitung der Lagerflächen, die erforderlichen Transportwege und die Bemessung des zusätzlichen Aufwands infolge einer Aufspaltung der Lagerflächen einer stichprobenweisen Prüfung unterzogen.

Nicht Gegenstand der Prüfung waren wirtschaftliche Aspekte des Beschaffungswesens, die Einhaltung der rechtlichen Vorgaben im Zusammenhang mit Lagerhaltung sowie sicherheitstechnische Aspekte im Logistik Center. Bestehende Kooperationen der geprüften Stelle mit der MA 10 - Kindergärten und der MA 62 - Wahlen und verschiedene Rechtsangelegenheiten wurden stichprobenartig dargestellt, waren aber nicht prüfungsgegenständlich.

Die Entscheidung zur Durchführung der gegenständlichen Prüfung wurde in Anwendung der risikoorientierten Prüfungsthemenauswahl des StRH Wien getroffen.

1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung wurde im vierten Quartal des Jahres 2023 von der Abteilung Umwelt und Wohnen des StRH Wien durchgeführt. Das Eröffnungsgespräch mit der geprüften Stelle fand Ende September 2023 statt. Die Schlussbesprechung wurde am 4. Oktober 2024 durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum umfasste die Jahre 2020 bis 2022, wobei gegebenenfalls auch frühere und spätere Entwicklungen in die Einschau einbezogen wurden.

1.3 Prüfungshandlungen

Die Prüfungshandlungen umfassten Dokumentenanalysen, Begehungen vor Ort, Literatur- und Internetrecherchen, Berechnungen sowie Interviews mit der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik. Ein Ortsaugenschein fand am 21. November 2023 statt.

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

1.4 Prüfungsbefugnis

Die Prüfungsbefugnis für diese Gebarungsprüfung war in § 73b Abs. 1 WStV festgeschrieben.

1.5 Vorberichte

Der StRH Wien behandelte das gegenständliche Thema bereits in folgenden Berichten:

- „MA 54, Prüfung der Mülltrennung im Logistik Center der Magistratsabteilung 54, StRH III - 54-1/15“ und
- „MA 34, Prüfung der Mülltrennung in städtischen Einrichtungen, StRH III - 34-1/14“.

2. Aufgaben der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik

Einleitend werden die Aufgaben der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik und des ihr zugehörigen Logistik Centers beschrieben.

2.1 Zuständigkeiten lt. Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien

Die lt. Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien der Geschäftsgruppe - Klima, Umwelt, Demokratie und Personal unterstellte MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik diente u.a. als zentrale Drehscheibe im Magistrat der Stadt Wien für die Beschaffung, Lagerung, Verteilung von Waren sowie die Rücknahme alter Waren. Zu ihren Hauptaufgaben zählten die Bedarfserfassung, die Beschaffung der sachlichen Erfordernisse (ausgenommen Kfz) einschließlich für Schulen sowie der Ankauf von Bau- und Werkstoffen für städtische Dienststellen. Des Weiteren war sie für die Organisation der getrennten Sammlung

von wiederverwertbaren Stoffen und Problemstoffen und für die Verwertung ausgeschiedener gemeindeeigener Sachgüter zuständig. Neben der Führung des Zentrallagers (Logistik Center) und der abteilungsinternen Werkstätten führte sie auch die Übersiedlungen und Transporte für die städtischen Dienststellen durch.

2.2 Aufgabenbereich des Logistik Centers

2.2.1 Das Logistik Center war als interne Stelle der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik für die Lagerung, Koordination und Verteilung von Waren zuständig. Im Zuge dieses Berichtes wurde der Prozess der Kreislaufwirtschaft in dieser Organisationseinheit näher betrachtet.

Das Logistik Center befand sich örtlich in der Oswald-Redlich-Straße 9 im 21. Wiener Gemeindebezirk. Seit dem Jahr 2012 wurden infolge von Lagerplatzengpässen zusätzliche Lagerflächen auf dem Gelände des Hafens Wien im 2. Wiener Gemeindebezirk angemietet.

Der Aufgabenbereich des Logistik Centers umfasste die Bestellung, Lagerung, Erzeugung, Wiederverwertung, Entsorgung und/oder Auslieferung von Waren sowie die Instandhaltung und teilweise Lagerung von Wahlbehelfen. Des Weiteren war das Logistik Center für die Übernahme und Lagerung von sichergestellten Gegenständen im Rahmen von behördlichen Verfahren sowie für Zwischentransporte und für Übersiedlungen (Büromöbel, Akte etc.) zuständig. Zusätzlich war im Logistik Center eine Tischlerei und eine Schlosserei für magistratsinterne Reparaturen, Neuproduktionen und Wartungen loziert.

2.2.2 Laut Auskunft der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik wurde bei Bestellungen durch städtische Dienststellen soweit als möglich auf vorhandene Lagerartikel zurückgegriffen. Dies bedeutete, dass die Waren von den Dienststellen primär aus dem Lager des Logistik Centers bezogen wurden anstatt bei externen Firmen bestellt zu werden.

Durch die COVID-19-Pandemie, die im Betrachtungszeitraum bestehende Energiekrise sowie Lieferengpässe war die MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik gezwungen, ihre bisherige Lagerhaltungsstrategie anzupassen (s. hierzu auch Punkt 7.1). Um niedrige Einkaufskosten für die Stadt Wien zu generieren und gleichzeitig den entstehenden Druck durch Lieferschwierigkeiten für städtische Dienststellen zu reduzieren, wurde die Bestellquote der regelmäßig in Gebrauch befindlichen Artikel erhöht. Auch seltene Artikel, für die es wenige Ersatzlieferantinnen bzw. Ersatzlieferanten gab, wurden gezielt verstärkt auf Lager

genommen, um die Versorgungssicherheit für die städtischen Dienststellen zu gewährleisten.

2.2.3 Aus einer dem StRH Wien vorgelegten Bestellaufstellung aus dem Jahr 2022 war abzulesen, dass vom gesamten Bestellvolumen des Magistrats der Stadt Wien rd. 25,1 % auf Bestellungen aus dem Lager des Logistik Centers entfielen.

Als Kundinnen bzw. Kunden mit höchstem Bestellvolumen waren (Stand: Dezember 2019) die MA 56 - Schulen, die MA 10 - Kindergärten, die Unternehmung Stadt Wien - Wiener Wohnen und die Unternehmung Wiener Gesundheitsverbund zu nennen. Ihre gemeinsamen Bestellungen machten rd. 68,5 % der gesamten Bestelleinnahmen der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik aus.

Des Weiteren gab die geprüfte Stelle gegenüber dem StRH Wien an, dass sie unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und der ÖkoKauf-Kriterien der Stadt Wien bei externen Firmenbestellungen auf Verpackungseinheiten, Losgrößen und auf eine geringe Umweltbelastung bei der Anlieferung achten würde.

2.2.4 Zusätzlich musste aufgrund der im Betrachtungszeitraum herrschenden internationalen Entwicklungen auch für ein mögliches Black-Out-Szenario seitens der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik vorgesorgt werden. Diese strategischen Änderungen in der Lagerhaltung führten zu einem erhöhten Bedarf an Lagerflächen sowie an Reserven bzw. Pufferflächen (s.a. Punkt 7.1).

2.2.5 Das Logistik Center lagerte - neben den für die Verteilung an Dienststellen bestimmten Artikeln - auch Waren für andere Dienststellen zwischen oder langfristig, wenn die jeweiligen Dienststellen selbst nicht über den nötigen Platz verfügten. Hierbei wäre vor allem die MA 10 - Kindergärten zu nennen. Bei den für diese Dienststelle gelagerten Waren handelte es sich überwiegend um Großmöbel (ca. 99 % der Kapazität der Großmöbelhalle des Logistik Centers wurde ausschließlich für Lagerungen dieser Dienststelle in Anspruch genommen).

2.2.6 Das Logistik Center der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik war im Zuge jeder Wahl in der Stadt Wien für die Logistik der Wahlbehelfe zuständig. Dies bedeutete, dass der Großteil des Equipments (z.B. Wahlurnen, Wahlzellen, Tische, Stühle, Schreibbretter,

mobile Trennwände und Bodenschutzmatten) für alle Wiener Wahllokale durch das Logistik Center angeliefert und nach Wahlende abgeholt, instand gesetzt und gelagert werden musste.

2.2.7 Das Logistik Center verfügte über keinen eigenen Fuhrpark, sondern bediente sich einer externen Dienstleisterin. Zum Zeitpunkt der Prüfung gab es einen bestehenden Vertrag mit einem Transportunternehmen, das der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik für den Transport Fahrzeuge inkl. den Lenkerinnen bzw. den Lenkern bereitstellte. Während im Regelbetrieb diese Fahrzeuge von einer FahrerIn bzw. einem Fahrer der externen Dienstleisterin gelenkt wurden und ein Mitarbeitender des Logistik Centers als Beifahrer fungierte, wurden im sogenannten Sonderbetrieb (Auslieferungen und Rückholungen von Wahlbehelfen im Rahmen von Wahlen) die Beifahrenden ebenfalls von der Vertragsfirma gestellt. Die Rechnungen für diesen Sonderbetrieb bei Wahlen wurden zwar von der geprüften Stelle auf Preisangemessenheit und Richtigkeit geprüft, die Kosten allerdings von der für die Organisation der Wahlen zuständigen Dienststelle (MA 62 - Wahlen und verschiedene Rechtsangelegenheit) übernommen.

Im Regelbetrieb kamen sechs Lkw und ein Sprinter, im Rahmen des Sonderbetriebes (Wahlen) 30 Lkw zum Einsatz. Dieser Vertrag mit dem Transportunternehmen basierte auf einer EU-weiten Ausschreibung aus dem Jahr 2017, der fünf Jahre Gültigkeit hatte. Darin war das Gestaltungsrecht der Auftraggeberin vertraglich so ausgelegt, dass eine zweimalige Verlängerung um jeweils 24 Monate möglich war. Nach den dem StRH Wien vorliegenden Unterlagen wurde mit 1. Juli 2022 dieses Recht bis zum 30. Juni 2024 in Anspruch genommen.

3. Rechtliche Grundlagen

3.1 Kreislaufwirtschaftsstrategie des Bundes

Um die Realisierung einer funktionierenden Kreislaufwirtschaft zu beschleunigen, wurde der Aktionsplan „Circular Economy“ von der Europäischen Kommission im Jahr 2015 ins Leben gerufen. Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie erarbeitete dazu in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, dem Bundesministerium für Ar-

beit und Wirtschaft sowie dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft eine nationale Kreislaufstrategie. Diese Strategie wurde am 7. Dezember 2022 vom Ministerrat beschlossen.

Ziel dieser Strategie ist es u. a., soweit wie möglich Sekundärrohstoffe (aus Recycling gewonnene Rohstoffe) oder nachwachsende Rohstoffe einzusetzen und erzeugte Produkte so lang wie möglich zu nutzen, wiederzuverwenden, zu reparieren, aufzuarbeiten und zu recyceln, um den Lebenszyklus der Produkte zu verlängern und gleichzeitig den Verbrauch von Primärrohstoffen (unbearbeitete Rohstoffe) zu verringern.

3.2 Wiener Abfallwirtschaftsgesetz und Abfallwirtschaftsgesetz 2002

3.2.1 Die Stadt Wien strebt an, die Wiener Abfallwirtschaft weiterzuentwickeln und zu optimieren. Die Wiener Landesregierung erstellte auf der Grundlage des Wiener AWG hierfür den Wiener Abfallwirtschaftsplan und das Wiener Abfallvermeidungsprogramm für die Jahre 2019 bis 2024. Beide wurden im Rahmen einer strategischen Umweltprüfung entwickelt und beinhalteten folgende Punkte als essentielle Grundpfeiler für geplante Maßnahmen:

- Verminderung der Verkehrsbelastung und der damit verbundenen Emissionen,
- Optimierung der getrennten Sammlung,
- Verbesserung der Serviceleistungen für die Bürgerinnen bzw. Bürger und
- Ausschöpfen von Verbesserungspotentialen im Bereich der Abfallvermeidung und Ressourcenschonung.

3.2.2 Das Wiener AWG sieht als Grundsatz das Vorsorgeprinzip und die Nachhaltigkeit im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. Wie vom AWG 2002 abgeleitet, sollen alle schädlichen oder nachteiligen Einwirkungen auf Mensch, Tier und Pflanze so gering wie möglich gehalten werden. Neben der Reduzierung des Einsatzes von Ressourcen soll versucht werden, bereits bestehende Erzeugnisse in einen Recyclingkreislauf einzubinden, um weitere Ressourcen zu schonen. Die Abfallvermeidung im AWG 2002 wird als weit wichtigeres Ziel als die Wiederverwertung erachtet.

3.2.3 Jeder Abfallbesitzende hat Abfälle entsprechend den Möglichkeiten einer Wiederverwendung oder Verwertung gemäß § 12 Wiener AWG getrennt zu halten. Dies gilt, soweit

die Bestimmungen des Bundes, insbesondere des AWG 2002, und der dazu erlassenen Verordnungen nicht entgegenstehen.

3.2.4 Die Bundeshauptstadt Wien ist Trägerin von Privatrechten und daher nach dem Wiener AWG dazu verpflichtet, bei der Beschaffung von Arbeitsmaterialien und Gebrauchsgütern nach Möglichkeit solche Materialien zu verwenden, die sowohl bei der Erzeugung und bei der Verwendung als auch bei der Sammlung und Behandlung als Abfall eine möglichst geringe Umweltbelastung hervorrufen. So gehört es auch zum Aufgabengebiet des Magistrats der Stadt Wien, die Produzentinnen bzw. Produzenten der zu besorgenden Güter nach diesen Prinzipien auszuwählen.

3.3 Smart Klima City Strategie Wien

3.3.1 Die Smart Klima City Strategie Wien ist die Dachstrategie im „Wiener Klimapaket“, das die Erreichung der Smart-City und Klimaziele sicherstellt. Mit der Smart Klima City Strategie Wien legte die Stadt Wien ihre langfristigen Ziele für Klimaschutz, Klimaanpassung und Kreislaufwirtschaft - entsprechend den Vorgaben des Pariser Klimaschutzübereinkommens und den Nachhaltigkeitszielen der UN-Agenda 2030 - fest.

Der Wiener Klimafahrplan definierte als Umsetzungsfahrplan prioritäre Instrumente und Maßnahmen, die heute schon eingeleitet werden müssen, um die langfristigen klimabezogenen Ziele der Smart Klima City Strategie zu erreichen. Diese Ziele bilden den Rahmen für die inhaltliche Ausrichtung der thematischen Fachkonzepte, sektoralen Strategien und Maßnahmenprogramme der Stadt Wien. Im Wiener Klimabudget wurden die zur Erreichung der Ziele erforderlichen Maßnahmen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung verankert.

3.3.2 In der Stadt Wien werden jährlich rd. 350.000 t an Altstoffen und biogenen Abfällen getrennt gesammelt und dadurch 70.000 t CO₂ pro Jahr (beide Zahlen Stand: Jahr 2022) gespart. Im Rahmen der Smart Klima City Strategie Wien ist die Wiener Abfallwirtschaft Teil einer funktionierenden Kreislaufwirtschaft: Nicht vermeidbare Abfälle werden getrennt gesammelt, in hoher Qualität aufbereitet und damit zu gefragten Sekundärrohstoffen. Die Abfallverwertung erfolgt nach modernsten Standards und leistet ihren Beitrag zur Klimaneutralität der Stadt Wien. Die Wiener Abfallwirtschaft spart schon heute mehr CO₂ ein

als sie verursacht. Um die Ziele der Klimaneutralität bis zum Jahr 2040 und einer vollständigen Abfallverwertung bis zum Jahr 2050 erreichen zu können, setzt die Stadt Wien auf die Formel „reduce-reuse-recycle“.

3.4 Behördliche Auflage

Die Liegenschaft im 21. Wiener Gemeindebezirk, auf der sich das Logistik Center der geprüften Stelle befindet, ist per Bescheid des Magistrats der Stadt Wien vom 18. November 1992 von der öffentlichen Müllabfuhr ausgenommen. Vorgeschrieben wurde, dass der Müll jedoch ausschließlich von einer geeigneten Fachfirma oder der MA 48 - Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Fuhrpark abgeführt werden darf und auf behördlich genehmigten Annahmestellen abgegeben werden soll.

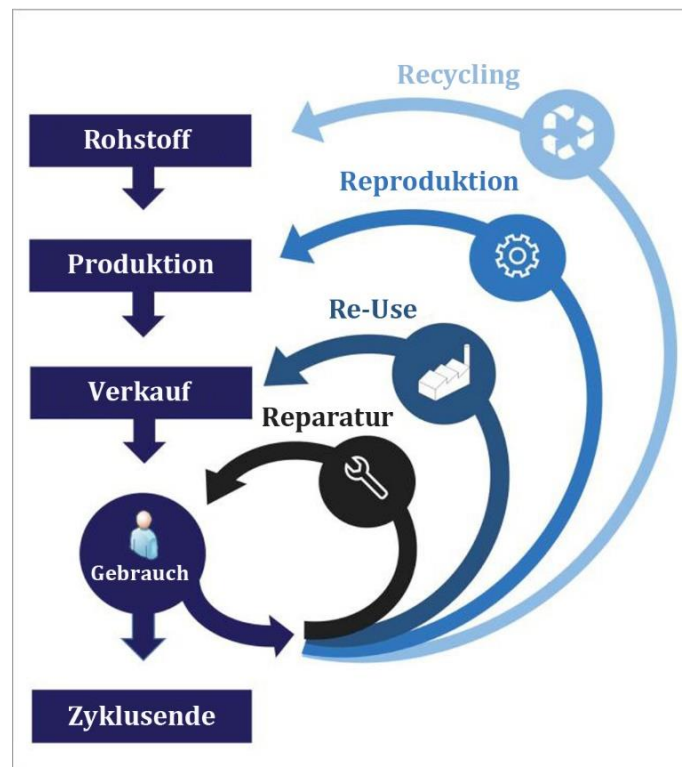
Laut Bescheid ist die MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik verpflichtet, die Müllzwischenlagerung ohne Belästigung für die Anrainerinnen bzw. Anrainer zu gewährleisten. Die Kooperationen mit den ausgewählten Dienstleisterinnen bzw. Dienstleistern für die Müllentsorgung müssen eine Bereitstellung für ordnungsgemäße Gebinde zur Lagerung der Müllfraktionen herbeiführen. Des Weiteren müssen die Müllmengen bei allen Dienstleisterinnen bzw. Dienstleistern dokumentiert werden, damit eine Input-Output-Bilanz geführt werden kann.

4. Kreislaufwirtschaft

4.1 Beschreibung der Phasen

4.1.1 Der Prozess der Kreislaufwirtschaft wird in verschiedene Phasen eingeteilt. Um den Lebenszyklus von Gütern so lange wie möglich zu halten, Primärrohstoffe zu verringern und Sekundärrohstoffe länger im System zu nutzen, wurden folgende Phasen definiert:

Abbildung 1: Prozessablauf der Kreislaufwirtschaft



Quelle: R. Pammer, Darstellung: StRH Wien

In erster Linie sollte die Reparatur von Gebrauchsgütern ins Auge gefasst werden. Erst wenn dies z.B. aus Kostengründen oder wegen fehlender Ersatzteile nicht mehr möglich ist oder der Bedarf der Nutzenden sich ändert, sollte über Re-Use nachgedacht werden. Darunter ist die Wiederverwendung bzw. das Weiterverwenden des Gebrauchsgutes zu verstehen. Wenn sich keine neue Nutzerin bzw. kein neuer Nutzer bzw. keine neue Verwendung für das Gebrauchsgut finden lässt, besteht die Möglichkeit, das Gut in seine einzelnen Komponenten aufzuteilen und intakte Komponenten für die Produktion von einem neuen Gebrauchsgut heranzuziehen (Reproduktion). Zu erwähnen ist, dass sich in der Literatur die Grenzen zwischen Re-Use und Reproduktion häufig überschneiden. Nur jene Komponenten, die nicht mehr nutzbar sind, kein Einsatzgebiet mehr finden oder entsorgt werden müssen, kommen ins Recycling. Dort wird der kostbare Rohstoff in die jeweilig zugehörige Müllfraktion eingebracht und in einer Müllbehandlungsanlage fachgemäß so umweltschonend und ökologisch wie möglich behandelt (Entstehung neuer Rohstoffe bzw. Verbrennung).

4.1.2 In Artikeln des Magazins der EUropainfo des EU-Umweltbüros (2/2018) wird besonders betont, dass der Re-Use Gedanke aus dem Schatten des Recyclings heraustreten muss. Andernfalls würde die Kreislaufwirtschaft durch die Rohstoffe, die darin geführt werden, bei gleichzeitiger Erhöhung der Menge an Produkten und der Verkürzung ihrer Lebensdauer zum Kollaps führen. Laut einer Studie (RREUSE [2015]; Briefing on job creation in the re-use sector; www.rreuse.org) hätte $\frac{1}{3}$ aller Gebrauchsgüter Potential, weiterverwendet zu werden. Dies bedeutet, neben dem Recycling von Papier, Metallen, Glas, Kunststoffen etc. sollte vorerst die weitere Verwendung bzw. Wiederverwendung von Gütern forciert werden. Dies ist z.B. durch Weitergabe an neue Nutzende realisierbar bzw. durch geringe Adaptierungen oder Reparaturen sogar reizvoller.

Im Folgenden wird aufgezeigt, welche Phasen der längeren Nutzung von Gebrauchsgütern im Sinn der Kreislaufwirtschaft im Arbeitsumfeld des Logistik Centers umgesetzt wurden.

4.2 Reparaturen

Zum einen wurden defekte Möbelstücke (wie z.B. Gartentische, Gartenbänke oder Servierwägen der MA 10 - Kindergärten oder Wahlzellen und Klapptische für die Wahlen) in der ansässigen Tischlerei bzw. Schlosserei wenn möglich repariert, indem z.B. Latten abgeschliffen, neu lackiert oder ausgetauscht oder die Gestelle neu lackiert wurden. Zum anderen wurde bei größeren Defekten, die nicht mehr (kostengünstig) repariert werden konnten, die Bestandteile voneinander gelöst und bei Bedarf für die Produktion anderer Güter herangezogen. Nur bei absoluter Unbrauchbarkeit wurden die Einzelteile in den zugehörigen Fraktionen entsorgt.

In der folgenden Tabelle wird die Anzahl der von den Werkstätten vorgenommenen Instandsetzungen nach Warengruppen für die Jahre 2020 bis 2022 dargestellt:

Tabelle 1: Instandsetzungen durch die Werkstätten für die Jahre 2020 bis 2022

Warengruppe	2020	2021	2022	Gesamt
Gartentische MA 10 - Kindergärten	71	106	127	304
Gartenbänke MA 10 - Kindergärten	120	212	225	557
Servierwägen MA 10 - Kindergärten	28	38	94	157
Wahlzellen MA 62 - Wahlen und verschiedene Rechtsangelegenheiten	60	-	214	274

Warengruppe	2020	2021	2022	Gesamt
Rollstuhlwahlzellen MA 62 - Wahlen und verschiedene Rechtsangelegenheiten	50	-	197	247
Klapptische MA 62 - Wahlen und verschiedene Rechtsangelegenheiten	260	-	324	584

Quelle: MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik, Darstellung: StRH Wien

Als Erläuterung zu den Zahlen betreffend Wahlutensilien war Folgendes anzumerken: Im Jahr 2020 fand die Wiener Gemeinderatswahl und im Jahr 2022 die Bundespräsidentenwahl statt. Da im Jahr 2021 keine Wahl organisiert wurde, wurden daher auch keine Instandsetzungen von Wahlzellen und Klapptischen für die MA 62 - Wahlen und verschiedene Rechtsangelegenheiten durchgeführt.

Die Erhöhung der Instandsetzungen im Jahr 2022 erklärte die geprüfte Dienststelle mit verstärkter Abnutzung der Güter.

4.3 Re-Use und Reproduktion

In dieser Phase der Kreislaufwirtschaft wurden z.B. Spannplatten defekter Tischen gesammelt und zum Bau von Transportboxen für Wahlutensilien herangezogen. Laut geprüfter Stelle sollten aus diesen Platten für das Jahr 2024 auch zusätzlich Aufbewahrungsboxen in der Tischlerei gefertigt werden. Diese zusätzlichen Aufbewahrungsboxen waren deshalb erforderlich, da ab dem Jahr 2024 insgesamt 87 Wahllokale, die bisher ihre Tische und Sesseln selbst gelagert hatten, aufgrund mangelnder Barrierefreiheit nicht mehr zur Verfügung standen. Dadurch entstand nunmehr ein zusätzlicher Lagerbedarf von ca. 1.200 Tischen und 2.000 Sesseln. Um den beschränkten Lagerplatz besser zu nutzen und für diese zusätzlichen Wahlutensilien Raum zu schaffen, sollten diese Aufbewahrungsboxen zur getrennten Lagerung der Platten und Unterkonstruktionen dienen. Laut Dienststelle führt dies künftig zu Einsparungen von bis zu 50 % der Lagerfläche für diese Artikel. Das Logistik Center sammelte auch intakte Tischbeine von defekten Tischen und nicht mehr genutzte Kabelkanäle zur weiteren Verwendung für andere Dienststellen bzw. als Ersatzteile für Reparaturen.

Dass Abfallvermeidung im Fokus der geprüften Stelle stand, zeigte sich auch beim Transport von Waren. So wurden Mehrweg-Paletten - sogenannte Europaletten - bei der Anliefe-

rung durch die Lieferantinnen bzw. Lieferanten getauscht und dadurch laufend wiederverwendet. Anfallende Transportverpackungen, wie z.B. Überkartons, wurden ebenfalls als Verpackung für die Warenauslieferung weiter genutzt. Nach Aussage der geprüften Stelle wurde darüber hinaus versucht, Leerfahrten nach erfolgter Auslieferung zu vermeiden, indem Warenauslieferungen und Warenabholungen aus den einzelnen Dienststellen bzw. Amtshäusern zusammengefasst wurden, um so die Umweltbelastungen durch den Schadstoffausstoß der Lkw zu reduzieren.

4.4 Recycling

Wie bereits im Bericht „MA 54, Prüfung der Mülltrennung im Logistik Center der Magistratsabteilung 54, StRH III - 54-1/15“ eingehend beschrieben, wurden die Fraktionen Kartonen, Folien, Metallschrott, Sägespäne, Sperrmüll, Altholz, Gewerbeabfall, Elektrogeräte, Problemstoffe sowie gefährliche und sonstige Abfälle getrennt gesammelt und entsorgt. Von einer detaillierten Neuprüfung der Entsorgung und Mülltrennung im Logistik Center sowie der Kooperationen und Verträge samt den sich daraus ergebenden Kosten und Einnahmen wird im Rahmen dieser Prüfung Abstand genommen.

5. Lagerhaltung im Logistik Center in Wien 21, Oswald-Redlich-Straße 9

Der höhere Bedarf an Lagerflächen, der über die letzten Jahre erkennbar wurde (wie in den Punkten 2.2.2 bis 2.2.4 beschrieben), stellte die Logistik innerhalb des Magistrats der Stadt Wien vor künftige Herausforderungen. In den folgenden Punkten werden die aktuelle Lagerhaltung im Logistik Center, die daraus entstehenden Kosten sowie die künftigen Bedürfnisse näher betrachtet.

5.1 Zur Verfügung stehende Flächen

Die MA 34 - Bau- und Gebäudemanagement erstellte Aufmaßpläne für das Logistik Center. Darin wurde für das Gebäude im 21. Wiener Gemeindebezirk eine Gesamtfläche von 6.406 m² ausgewiesen, die auf drei Hallen verteilt war. Auf die Halle 1 entfielen insgesamt 2.192 m², auf die Halle 2 insgesamt 643 m² und auf die Halle 3 (Erdgeschoß und Obergeschoß) insgesamt 3.571 m².

In der Halle 1 des Logistik Centers waren diverse Büroräumlichkeiten, Garderoben, das Möbellager, eine Handwerkstatt, eine Maschinenwerkstatt, ein Lackierbereich sowie Kellerräume loziert. In der Halle 2 waren die Schlosserei sowie diverse Lagerräume untergebracht. In der Halle 3 waren das Hochregallager, ein Bereitstellungsbereich, die Übernahme, das Papierlager sowie weitere Lagerräume eingerichtet.

5.2 Bauliche Gegebenheiten

Beim Gebäude des Logistik Centers handelte es sich um eine ehemalige Fensterfabrik aus den 60er-Jahren. Das Gebäude wurde im Jahr 1991 in Gemeindeeigentum übernommen. Im selben Jahr begann die Erweiterung um einen Gebäudeteil (Hochregallager, Halle 3) für die Nutzung der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik Center, der im Jahr 1992 fertiggestellt wurde. Durch den Aufbau und die bauliche Struktur war die Örtlichkeit zur damaligen Zeit ein gutes Objekt für die Nutzung als Werkstättenbereich und für die Lagerhaltung. Die Einschau vor Ort sowie Gespräche mit den Mitarbeitenden im Zuge der gegenständlichen Prüfung zeigten jedoch, dass die Örtlichkeit und die Hallen heutigen Maßstäben und Herausforderungen einer zeitgemäßen Reparatur, Weiter- bzw. Wiederverwendung, Einlagerung bzw. den Transporterfordernissen nicht mehr standhalten konnten.

Die verwinkelte, verschachtelte Lagerflächenstruktur und die aufgrund von Lagerengpässen erforderliche Zumietung von Lagerflächen im Bereich des Hafengeländes, auf die im Punkt 6. des gegenständlichen Berichtes näher eingegangen wird, bedeutete einen logistischen Mehraufwand. Der logistische Mehraufwand betraf nicht nur die Lagerführung selbst, sondern auch die Bereitstellung der Waren für den Abtransport. So war z.B. die Einfahrt zu den beiden vorhandenen Ladedocks für lange Lkw kaum mehr möglich. Laut geprüfter Stelle wären eine andere Anordnung der Lagerfläche und die Nutzung von variablen Lagerflächen erforderlich, um durch eine Verkürzung von Lagerwegen eine effektivere und effiziente Lagerführung zu erreichen.

Durch die alte Baustruktur ergaben sich zudem erhebliche Instandhaltungskosten (s. dazu Punkt 5.4). Darüber hinaus konnte eine Reduktion der Heiz- und Energiekosten durch eine moderne Nutzung von erneuerbarer Energie etc. bisher noch keine Anwendung finden.

5.3 Zu- und Abfahrten durch Lkw

5.3.1 Um einen besseren Einblick betreffend die Zu- und Abfahrten durch Lkw im Rahmen des Betriebes des Logistik Centers der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik zu geben, war die zuvor unter Punkt 2.2.7 angeführte Unterscheidung zwischen dem sogenannten Regelbetrieb und dem sogenannten Sonderbetrieb des Logistik Centers heranzuziehen.

Für den Regelbetrieb des Logistik Centers waren lt. MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik am Beispiel eines Monats (März 2023) durchschnittliche Lkw-Frequenzen von täglich 45 Lkw-Fahrten anzunehmen. Dabei wurden für Warenanlieferungen zum Logistik Center zehn Fahrten, für Warenanlieferungen zur Werkstätte zwei Fahrten, für Warenauslieferungen 32 Lkw-Fahrten und für Abholung bzw. Entsorgung eine Fahrt berücksichtigt. Das ergab bei einer Anzahl von beispielsweise 23 Arbeitstagen (März 2023) eine Monatsfrequenz von 1.035 Lkw-Fahrten im Rahmen des Betriebes des Logistik Centers. Dabei waren die betriebsinternen Fahrten zu und von den angemieteten Lagerflächen im Hafen Wien (s. Punkt 6.1.5) inkludiert.

Für den Sonderbetrieb im Rahmen von Wahlen wurde die letzte Bundespräsidentenwahl im Jahr 2022 als Beispiel herangezogen. Dabei wurden im Oktober 2022 im Zuge von Auslieferungen und Rückholungen von Wahlbehelfen insgesamt 242 Lkw-Fahrten durchgeführt. Durch diesen erhöhten Fahreinsatz an zehn Arbeitstagen ergab sich somit in diesem Monat insgesamt eine Monatsfrequenz von 1.277 Lkw-Fahrten.

5.3.2 Wie diese Zahlen der Lkw-Frequenzen zeigen, war durch den betriebsbedingten Lkw-Verkehr ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in der Region Großfeldsiedlung, in der sich das Logistik Center befand, zu verzeichnen.

5.4 Instandhaltung

Für die Instandhaltung des Logistik Centers im 21. Wiener Gemeindebezirk wurden im Betrachtungszeitraum der Jahre 2020 bis 2022 insgesamt rd. 134.000,- EUR (exkl. USt) von der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik aufgewendet. Im Folgenden werden die Jahre 2020 bis 2022 einzeln betrachtet (Beträge in EUR exkl. USt):

Tabelle 2: Instandhaltungskosten für das Logistik Center für die Jahre 2020 bis 2022

Bereich	2020	2021	2022	Gesamtkosten
Heizung/Klima/Lüftung	11.067,55	12.572,42	17.402,34	41.042,31
Sanitär/Wasserleitungen	2.387,56	1.505,29	4.836,11	8.728,96
Elektro/Licht	5.772,25	15.881,57	5.596,81	27.250,63
Alarmanlage	1.647,35	1.324,30	-	2.971,65
Brandschutz	2.437,27	22.277,99	952,54	25.667,80
Werkstätten/Gebäude	10.783,42	11.559,04	5.910,69	28.253,15
Gesamtkosten	34.095,40	65.120,61	34.698,49	133.914,50

Quelle: MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik, Darstellung: StRH Wien

Es zeigte sich, dass vor allem in den Bereichen Heizung/Klima/Lüftung und Werkstätten/Gebäude die meisten Instandhaltungskosten entstanden. Den starken Anstieg im Jahr 2022 erklärte die geprüfte Dienststelle mit dem Tausch eines Druckbehälters im Bereich der Umformstation Fernwärme und dem Wechsel eines Heizlüfters.

Die Erhöhung im Bereich Brandschutz im Jahr 2021 hing lt. MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik Center einerseits mit dem Tausch eines Teils der installierten Rauchmelder und mit Reparaturarbeiten im Bereich der zu öffnenden Lichtkuppeln (Rauch- und Wärmeabzug) zusammen sowie andererseits mit der Durchführung von Brandabschottungen bei Mauerdurchbrüchen zwischen einzelnen Brandabschnitten.

Im Bereich Elektro/Licht kam es lt. geprüfter Dienststelle im Jahr 2021 zu höheren Kosten, da aufgrund einer gesetzlichen Überprüfung der E-Anlage diverse Reparaturarbeiten (wie z.B. neue Steckdosen und Schalter sowie der Umbau von Schaltkästen) durchgeführt werden mussten. Des Weiteren wurden im Bereich des Hochregallagers defekte Lichtbalken gewechselt.

5.5 Stromverbrauch und Stromkosten

Das Gebäude hatte im Zeitraum der Jahre 2015 bis 2022 folgenden Stromverbrauch (in kWh) und folgende Stromkosten, das ist die Summe aus Tarif Netz und Energie (in EUR exkl. USt), zu verbuchen:

Tabelle 3: Stromverbrauch und Stromkosten für die Jahre 2015 bis 2022

Jahr	Stromverbrauch in kWh	Stromkosten
2015	165.284	19.593,35
2016	178.124	20.679,35
2017	166.184	17.846,56
2018	153.580	18.044,96
2019	166.940	20.920,92
2020	161.006	20.955,97
2021	148.338	18.588,82
2022	138.948	21.732,49
Gesamt	2.494.404	309.587,12

Quelle: MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik, Darstellung: StRH Wien

Wie die Tabelle 3 zeigt, spiegelte sich die Reduktion des Stromverbrauches nicht kongruent in der Entwicklung der Stromkosten wider, da die Strompreise von den jeweiligen Energiemarktpreisen abhängig waren.

5.6 Wärmeverbrauch und Heizkosten

In der folgenden Tabelle werden der Verbrauch an Fernwärme und die diesbezüglichen Kosten im Zeitraum der Jahre 2015 bis 2022 dargestellt. Als Parameter wurden MWh beim Verbrauch und EUR exkl. USt bei den Kosten herangezogen, die Verrechnungsperiode betraf jeweils September des aktuellen Jahres bis August des Folgejahres:

Tabelle 4: Wärmeverbrauch und Heizkosten für die Jahre 2015 bis 2022

Jahr	Wärmeverbrauch in MWh	Heizkosten
2015	887,70	67.917,70
2016	905,08	72.776,36
2017	903,78	75.357,09
2018	867,01	72.716,13
2019	850,21	71.060,22

Jahr	Wärmeverbrauch in MWh	Heizkosten
2020	835,56	69.677,60
2021	914,79	76.266,05
2022	486,80	63.828,14
Gesamt	6.650,93	569.599,30

Quelle: MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik, Darstellung: StRH Wien

Die erhebliche Reduktion des Wärmeverbrauches im Jahr 2022 erklärte die MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik durch den witterungsmäßig milden Winter in diesem Jahr. Gleichzeitig wären die Mitarbeitenden über die letzten Jahre verstärkt dazu angehalten worden, unnötige Wärmeverluste (offene Gebäudetüren etc.) zu vermeiden, um die Laufzeiten der elektrischen Heizgebläse zu verringern.

5.7 Personalkosten

Im Betrachtungszeitraum der Jahre 2020 bis 2022 wurden die Tätigkeiten im Logistik Center von rd. 59 VZÄ (davon vier Lehrlinge) und einem Mitarbeiter mit 24 Wochenstunden (Stichtag 31. Dezember 2022) wahrgenommen.

In der nachfolgenden Tabelle 5 werden die Gesamtkosten des Logistik Centers - ausgenommen die Verwaltung - im Betrachtungszeitraum der Jahre 2020 bis 2022 dargestellt. Die Kosten unterteilen sich in die Bereiche Werkstätte (Tischlerei und Schlosserei), Lager und Transport, wobei die jeweiligen Personalkosten dieser Bereiche gesondert ausgewiesen sind (Beträge in EUR exkl. USt):

Tabelle 5: Gesamtkosten exkl. Verwaltung für das Logistik Center für die Jahre 2020 bis 2022

Bereiche	2020	2021	2022	Gesamtkosten
Gesamtkosten Werkstätte	1.040.920,88	986.502,32	1.097.278,23	3.124.701,43
<i>davon Personalkosten</i>				
<i>Werkstätte</i>	<i>753.505,57</i>	<i>795.720,50</i>	<i>811.763,97</i>	<i>2.360.990,04</i>
Gesamtkosten Lager	1.981.077,15	1.839.683,51	2.132.153,08	5.952.913,74
<i>davon Personalkosten Lager</i>	<i>1.436.757,91</i>	<i>1.396.457,52</i>	<i>1.439.511,82</i>	<i>4.272.727,25</i>
Gesamtkosten Transport	1.222.570,79	1.205.229,60	1.282.416,18	3.710.216,57



Bereiche	2020	2021	2022	Gesamtkosten
<i>davon Personalkosten</i>				
Transport	508.249,08	505.513,33	547.577,25	1.561.339,66
Gesamtkosten	4.244.568,82	4.031.415,43	4.511.847,49	12.787.831,74

Quelle: MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik, Darstellung: StRH Wien

Die Gesamtkosten des Logistik Centers der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik (exkl. Verwaltung) betragen im Betrachtungszeitraum rd. 12,8 Mio. EUR. Davon nahmen die Personalkosten rd. 8,19 Mio. EUR ein. Anzumerken war, dass die verminderten Gesamtkosten des Jahres 2021 einerseits durch die COVID-19-Pandemie sowie andererseits durch Personalabgänge begründet waren.

6. Lagerhaltung in angemieteten Flächen im Hafen Wien

6.1 Verträge mit der Hafent Wien GmbH

6.1.1 Wie bereits zuvor angeführt, war ab dem Jahr 2012 aufgrund von Lagerengpässen eine Anmietung weiterer Lagerflächen außerhalb der Örtlichkeit des im 21. Wiener Gemeindebezirk angesiedelten Logistik Centers erforderlich. Die diesbezügliche vertragliche Grundlage der Anmietung wird im Folgenden auszugsweise dargestellt.

6.1.2 Erstmalig schloss die MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik mit der Hafent Wien GmbH (damalige Wiener Hafent und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung GmbH & Co KG) im Jänner 2012 eine Vereinbarung über die Lagerung von Wahlmobiliar ab.

Diese Vereinbarung umfasste die Lagerung von ca. 150 Paletten an Wahlmobiliar im Zentrallagerhaus der Hafent Wien GmbH. Für die Lagerung waren 4,10 EUR (exkl. USt) je m² und angefangenem Kalendermonat vereinbart. Die zur Verrechnung kommende Lagerfläche wurde von der Hafent Wien GmbH nach der Einlagerung durch Ausmessen bestimmt.

Für die Manipulation der Paletten im Zuge deren Ein- und Auslagerung wurde ein Preis von 2,80 EUR (exkl. USt) je Palette vereinbart. Dieser Preis umfasste die Lkw-Entladung der Paletten, deren Einlagerung, deren Auslagerung und die Lkw-Beladung der Paletten. Diese Kondition galt auch für eine mögliche kurze Zwischenlagerung aufgrund einer Adaption der Lagerfläche.

Eine SVS-Versicherung galt in der Höhe von 1 % vom monatlichen Rechnungsbetrag als vereinbart. Die SVS-Versicherung deckte ausschließlich Schäden ab, die an der Ware nachweislich vom eigenen Personal der Hafan Wien GmbH schuldhaft verursacht wurde. Die Preise hatten lt. diesem ersten Vertrag eine Gültigkeit bis 31. Dezember 2012.

6.1.3 Für die im Zuge der gegenständlichen Prüfung betrachteten Jahre 2020 bis 2022 war zunächst ein Angebot der Hafan Wien GmbH Wien vom Dezember 2019 von Relevanz, das die Lagerung und Manipulation von Wahlutensilien betraf.

Auf Basis dieses Angebots wurden als Lagergeld 4,64 EUR (exkl. USt) je m² und angefangenem Kalendermonat vereinbart. Für die Manipulation je Palette - sowohl für deren Ein- als auch Auslagerung - wurden 3,13 EUR (exkl. USt) vereinbart. Die Preise waren gültig vom 1. Jänner 2020 bis 31. Dezember 2020.

Für das Jahr 2021 waren als Lagergeld 4,70 EUR (exkl. USt) je m² und angefangenen Kalendermonat vereinbart. Für die Manipulation je Palette - sowohl für deren Ein- als auch Auslagerung - wurden 3,17 EUR (exkl. USt) mit der Hafan Wien GmbH vereinbart. Ab dem Jahr 2021 mussten - neben dem Lagerplatz für die Wahlutensilien - noch weitere Lagerflächen für sonstige Lagerwaren der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik angemietet werden. Deshalb wurde ein zweiter Vertrag mit der Hafan Wien GmbH betreffend die Lagerung von diversen Materialien auf Europaletten abgeschlossen. Als Lagergeld waren in diesem Vertrag 1,08 EUR (exkl. USt) je m² und angefangener Kalenderwoche vereinbart. Für die Manipulation je Palette (Ein- und Auslagerung) wurden 3,17 EUR (exkl. USt) vereinbart. Für beide Verträge waren die Preise vom 1. Jänner 2021 bis 31. Dezember 2021 gültig.

6.1.4 Für das Jahr 2022 wurde erneut ein Vertrag für die Lagerung und die Manipulation von Wahlzellen mit der Hafan Wien GmbH abgeschlossen. Als Lagergeld waren 4,88 EUR (exkl. USt) je m² und angefangenen Kalendermonat vereinbart. Für die Manipulation je Palette (Ein- und Auslagerung) wurden 3,29 EUR (exkl. USt) vereinbart. Auch für dieses Jahr wurde ein zweiter Vertrag für die Lagerung von diversen Materialien auf Europaletten mit der Hafan Wien GmbH abgeschlossen. Als Lagergeld waren 1,12 EUR (exkl. USt) je m² und angefangener Kalenderwoche vereinbart. Für die Manipulation je Palette (Ein- und Auslagerung) wurden 3,29 EUR (exkl. USt) vereinbart. Für beide Verträge waren die Preise vom 1. Jänner 2022 bis 31. Dezember 2022 gültig.

6.1.5 Auf Basis dieser Vereinbarungen hatte die geprüfte Stelle lt. ihrer Angabe im Betrachtungszeitraum der Jahre 2020 bis 2022 Kosten in Höhe von insgesamt 36.740,13 EUR (exkl. USt) im Zusammenhang mit der Lagerung bzw. Manipulation von Wahlutensilien zu tragen. Davon entfielen auf das Jahr 2020 12.347,31 EUR (exkl. USt), auf das Jahr 2021 11.299,02 EUR (exkl. USt) und auf das Jahr 2022 13.093,80 EUR (exkl. USt). Ergänzend dazu wurden für die Anmietung der Zusatzflächen für den Eigenbedarf der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik für die Jahre 2021 bis 2022 insgesamt 85.977,12 EUR (exkl. USt) aufgewendet. Dabei entfielen auf das Jahr 2021 30.636,76 EUR (exkl. USt) und auf das Jahr 2022 55.340,36 EUR (exkl. USt).

6.2 Durch die Anmietung bedingte Lkw-Fahrten

Infolge der Anmietung der zusätzlichen Lagerflächen an einem anderen Standort als am eigentlichen Betriebsstandort des Logistik Centers ergab sich die Notwendigkeit von betriebsinternen Lkw-Transporten zwischen den beiden Lagerstandorten.

Die Fahrtroute eines Lkw vom Logistik Center im 21. Wiener Gemeindebezirk zu den angemieteten Lagerflächen im Hafen Wien im 2. Wiener Gemeindebezirk betrug lt. Auskunft der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik rd. 13 km. Somit betrug eine sogenannte „Tour“ - unter Einberechnung der Hin- und Rückfahrt - insgesamt 26 km. Laut geprüfter Stelle wurden zwischen dem Logistik Center und den angemieteten Lagerflächen durchschnittlich zweimal pro Woche drei Touren gefahren, im Zeitraum vor und nach Wahltagen konnte sich die Zahl auf vier Touren zweimal pro Woche erhöhen.

Damit wurden durchschnittlich 156 km wöchentlich zwischen dem Logistik Center den angemieteten Lagerflächen im Hafen Wien mit Lkw zurückgelegt. In Hochrechnung auf einen Jahresdurchschnitt (52 Wochen) bedeutete dies in Summe 8.112 zurückgelegte Lkw-km pro Jahr.

Unter Zugrundelegung, dass ein 12 t - Lkw durchschnittlich je 100 km 21,4 l Diesel verbraucht, ergibt sich für die Lkw-Fahrten zwischen Logistik Center und Hafen Wien bei einer jährlichen Fahrtstrecke von 8.112 km ein jährlicher Dieserverbrauch von rd. 1.736 l. Als Emissionsfaktor für einen Liter Diesel können 2,49 kg CO₂ direkt herangezogen werden (Datenbasis 2020, Aktualisierung 2022, UBA-GmbH). Für den CO₂ Ausstoß bedeutet dies somit: zusätzlich rd. 4,3 t CO₂ Emissionsfaktor jährlich für die Fahrten zwischen dem Lo-

gistik Center und den zusätzlich angemieteten Lagerflächen im Hafen Wien (hin und re-tour). Im gesamten Betrachtungszeitraum der Jahre 2020 bis 2022 fielen somit rd. 12,9 t CO₂ Emissionsfaktor allein durch diese innerbetrieblichen Transportfahrten an.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl, die innerbetrieblichen Lkw-Fahrten zwischen dem bestehenden Logistik Center und den angemieteten Lagerräumen im Hafen Wien - im Sinn der Smart Klima City Strategie Wien der Stadt Wien und der darin angestrebten Nachhaltigkeit - kritisch zu hinterfragen und entsprechende Lösungen auszuarbeiten.

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

7. Überlegungen zur Standortoptimierung

7.1 Anforderungen betreffend Lagerkapazitäten

7.1.1 Wie bereits erwähnt, ist es u.a. die Aufgabe der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik, als interne Dienstleisterin die städtischen Dienststellen rasch und effizient bei der Beschaffung, dem Transport und der Lagerung von Produkten und Dienstleistungen sowie bei Auftragsvergaben im Rahmen des Bundesvergabegesetzes zu unterstützen. Im Betrachtungszeitraum der Jahre 2020 bis 2022 waren aufgrund von unterschiedlichen Ereignissen besondere Anforderungen an die Lagerkapazität des Logistik Centers zu verzeichnen.

7.1.2 So stellte vor allem das Jahr 2020 - mit der COVID-19-Pandemie und den damit einhergehenden Erfordernissen und Anforderungen - auch die geprüfte Stelle vor neue Herausforderungen (z.B. durch Zeitdruck sowie Lieferengpässe) bei der Abwicklung der zahlreichen - für die diversen Dienststellen durchgeführten - Vergaben. Dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass im Logistik Center durchschnittlich rd. 1.600 Artikel lagerten,

die an rd. 100 Kundinnen bzw. Kunden mit rd. 3.500 Lieferadressen zugestellt werden mussten.

Im Folgenden werden einige außerordentliche Tätigkeiten des Jahres 2020 überblicksweise dargestellt, die zusätzlich zu den üblichen Lagerungen Einfluss auf die Lagerkapazität im Logistik Center hatten:

- Erhöhter Bedarf an COVID-19-Schutzartikeln:
Besonders waren die für den Schutz der Stadt Wien Mitarbeitenden wichtigen Ausrüstungsartikel für die Eindämmungsmaßnahmen des COVID-19-Virus zu erwähnen, wie z.B. MNS-Masken (Einmalartikel und in textiler Ausführung), FFP2-Masken, Desinfektionsmittel, Desinfektionsmittelspender, Einmalhandschuhe in verschiedenen Ausführungen, Gesichtsschutzvisiere sowie Einmaloveralls und Einmalschürzen.
- Entwicklung eines Identifikationsparavents für die Wien Wahl 2020:
Für die Wien Wahl 2020 wurde ein Identifikationsparavent entwickelt und angekauft, der im Rahmen der Wahlgeräteauslieferung an sämtliche Wahllokale in Wien zugestellt wurde. Die Vor- und Nachbereitung der Wahl durch das Logistik Center fand unter erschwerten Arbeitsbedingungen (Sicherheitsauflagen) statt. Diese Paravents benötigten ebenfalls Lagerplatz.

7.1.3 Auch das Jahr 2021 führte mit dem fortwährenden pandemischen Ereignis und den damit einhergehenden Erfordernissen und Anforderungen der verschiedenen Dienststellen zu einem zusätzlichen Aufwand bei der geprüften Stelle und bedingte infolge von Zeitdruck, Lieferengpässen und Preissteigerungen einen weiteren Lagerbedarf.

Zum Beispiel führte das Logistik-Center im Jahr 2021 ca. 3.400 Warenausgaben an externe Kindergärten durch mit einem Warenvolumen von rd. 740.000 Gurgeltest-Kits, rd. 808.000 FFP2-Masken und rd. 62.000 Kindertests. An die MA 10 - Kindergärten wurden ab April 2021 rd. 533.000 Gurgeltest-Kits, rd. 486.000 FFP2-Masken und rd. 31.000 Kindertests durch das Logistik Center zugestellt. Für diese erheblichen Warenausgaben mussten ebenfalls zusätzliche Lagerkapazitäten geschaffen werden.

7.1.4 Im Jahr 2022 kam es infolge des Ausbruches des Ukrainekrieges zu einer Verfügungsknappheit von Rohstoffen samt Versorgungsengpässen und massiven Preissteigerungen. Infolgedessen war beim Einkauf von vielen Produkten ein deutlicher Preisanstieg

festzustellen. Dies betraf z.B. die Produkte Toiletten- sowie Hygienepapier, für deren Produktion Gas benötigt wird. Um Lieferausfälle zu kompensieren und somit die Versorgung für den Magistrat der Stadt Wien sicherzustellen, wurden lt. geprüfter Stelle größere Mengen dieser Produkte im Logistik Center eingelagert.

Einerseits durch die Verfügungsknappheit der Rohstoffe und andererseits durch die, für die Anbieterinnen bzw. Anbieter nicht längerfristig kalkulierbaren Energie- und Rohstoffkosten, musste lt. geprüfter Stelle von der bisherigen Ausschreibungspraxis mit Vertragslaufzeiten von zwölf Monaten Abstand genommen werden. Laut geprüfter Stelle waren kürzere Vertragslaufzeiten zu wählen, um den Lieferantinnen bzw. Lieferanten die Möglichkeit zu geben, seriöse Angebote kalkulieren zu können.

7.2 Machbarkeitsstudie

Aufgrund der geänderten Anforderungen an die Lagerkapazitäten und den zuvor im Bericht dargestellten bestehenden Lagerengpässen, die eine Anmietung weiterer Lagerflächen erforderlich machten, war ein Optimierungsbedarf bzgl. des Lagerstandortes der geprüften Stelle festzustellen. Darüber hinaus waren lt. geprüfter Stelle ein mittlerweile schlechter baulicher Zustand und eine nicht mehr zeitgemäße Funktionalität des im 21. Wiener Gemeindebezirk liegenden Logistik Centers gegeben.

Aus diesem Grund definierte die MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik den Bedarf für ein neues und größeres Lagergebäude auf einer Mindestgrundstücksfläche von 20.000 m² im Rahmen einer Besprechung in der MD-BD im August 2023. Als geeigneter Standort hatte sich ein überwiegend städtisches Areal im 11. Wiener Gemeindebezirk herausgestellt.

Dem diesbezüglichen Protokoll der Arbeitsbesprechung war u.a. zu entnehmen, dass in diesem Zusammenhang auch weitere Lagerflächenbedürfnisse anderer Dienststellen, wie der MA 10 - Kindergärten, der MA 48 - Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Fuhrpark und der MA 56 - Schulen, eingeplant werden könnten. Aufgrund ihres zusätzlichen Lagerbedarfs mieteten diese Dienststellen lt. der geprüften Stelle zusätzliche Lagerflächen an, außerhalb des Lagers des Logistik Centers.

Aus Sicht des StRH Wien würde eine künftige Zusammenführung der Lagerflächen an einem Standort einen synergetischen Mehrwert für alle beteiligten Dienststellen sowohl ablaufbezogen als auch ökologisch bedeuten. Zudem würde der Bau eines neuen Gebäudes

mit Einbindung von erneuerbarer Energie und in moderner Bauweise zu weniger Strom- und Heizbedarf führen.

Es wäre daher aus Sicht des StRH Wien zweckmäßig, dass die geprüfte Stelle mit der MA 19 - Architektur und Stadtgestaltung als zuständige Stelle im Magistrat der Stadt Wien zwecks Erstellung einer Machbarkeitsstudie in Kontakt tritt. Im Zuge dessen wären u.a. naturschutzrechtliche Fragen mit der MA 22 - Umweltschutz und verkehrsorganisatorische Fragen mit der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten abzuklären. Als Basis für die Erhebung des Flächen- und Raumbedarfes des Logistik Centers könnte eine bereits vorliegende Machbarkeitsstudie herangezogen werden. Die ersten Grundlagenstudien für ein neues Logistik Center stammen bereits aus dem Jahr 2014, im Jahr 2016 wurden diese um den damals ins Auge gefassten Standort in der Seestadt Aspern im 22. Wiener Gemeindebezirk ergänzt.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl, mit der MA 19 - Architektur und Stadtgestaltung als zuständige Stelle im Magistrat der Stadt Wien betreffend die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für einen neuen Standort des Logistik Centers in Kontakt zu treten. Im Zuge dessen wären etwaige auftretende rechtliche bzw. verkehrsorganisatorische Fragen mit den zuständigen Fachdienststellen abzuklären.

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

8. Ortsaugenschein

Am 21. November 2023 erfolgte durch den StRH Wien eine Begehung der Lagerräumlichkeiten und Werkstätten im Logistik Center im 21. Wiener Gemeindebezirk. In den folgenden Punkten werden nur jene Augenscheinsergebnisse aufgelistet, die entweder zu einer Empfehlung führten oder die Phasen der Kreislaufwirtschaft belegten.

8.1 Lagerung von Großmöbeln

8.1.1 Wie zuvor bereits beschrieben, erfolgten im Sinn der angestrebten Kreislaufwirtschaft für die MA 10 - Kindergärten sowohl Lagerungen als auch Reparaturen von Gartentischen, Gartenbänken und Servierwägen. Bei Anfragen durch die MA 10 - Kindergärten wurde die angefragte Anzahl an überarbeiteten Möbelstücken direkt vor Ort geliefert, gleichzeitig wurden die alten Exemplare zur Aufbereitung ins Logistik Center mitgenommen. Somit fand anlässlich der Instandsetzung ein direkter Tausch statt.

8.1.2 Bei der Begehung fiel insbesondere die Lagerung eines speziellen Großmöbels der MA 10 - Kindergärten auf, und zwar eines sogenannten „mobilen Staffelei-Centers“. Diese mobilen Staffelei-Center wurden in großer Menge durch die MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik für die MA 10 - Kindergärten vorfinanziert und angeschafft, allerdings lt. Logistik Center nur selten von dieser Dienststelle abgeschöpft. Durch die unterseits montierten Rollen und die Bauweise war eine Stapellagerung oder Palettenlagerung kaum möglich, wodurch nach Meinung des StRH Wien viel Platz, vor allem für Hochlagerung, verloren ging. Die folgenden Abbildungen zeigen die Lagerung der mobilen Staffelei-Center vor Ort:

Abbildungen 2 bis 4: Lagerung von mobilen Staffelei-Center



Quelle und Darstellung: StRH Wien

Die Abbildungen 2 bis 4 machen deutlich, welch großes Lagervolumen durch die Lagerung dieser Waren in Anspruch genommen wurde. Seitens des StRH Wien stellte sich sohin die Frage, welche Anreize geschaffen werden könnten, um Dienststellen dazu anzuhalten, ihre Lagerware rascher abzunehmen, die speziell für sie angeschafft wurde.

Dies könnte z.B. über eine Neukalkulation der Aufschläge für die Manipulation der Waren erfolgen, indem die derzeitigen Aufschläge erhöht würden. Im Lagerwarenbereich wurde

seit dem Jahr 1998 ein Aufschlag in Höhe von 5 % auf die Anschaffungskosten der Waren verrechnet, wobei 4 % dem Einkauf und 1 % dem Lagerbereich zugeordnet wurden. Der Aufschlag von 1 % für den Lagerbereich war ursprünglich für die Abgeltung eines damals eingeführten EDV-Lagerprogrammes vorgesehen. Da die Bearbeitungskosten zur Abgeltung des Einkaufsaufwandes für den Kernmagistrat im Jahr 2004 eingefroren wurden, konnte in diesem Bereich seit 19 Jahren keine Anpassung mehr vorgenommen werden. Lediglich bei den Hausbesorgerinnen bzw. Hausbesorgern der Unternehmung Stadt Wien - Wiener Wohnen wurde der Aufschlag für deren Bekleidung mit 23 % im Jahr 2000 vereinbart. Ein zeitgemäßer Aufschlag und zudem die Verrechnung von Lagernutzungsentgelten bei längerer Nicht-Inanspruchnahme von speziell bestellten und gelagerten Artikeln seitens der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik könnte somit in Erwägung gezogen werden.

Womöglich könnte auch eine in Rechnungstellung der restlichen Produkte nach Ablauf einer Frist eine raschere Inanspruchnahme fördern.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl, Möglichkeiten einer Anreizschaffung für eine schnellere Abnahme von bestellten Artikeln durch die Kundinnen bzw. Kunden des Logistik Centers zu prüfen.

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

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl, eine Neukalkulation der Aufschläge für die Manipulation der Waren anzustreben.

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

8.2 Weiterverwendung von Verpackungsmaterial

Im Logistik Center wurden u.a. Europaletten gelagert und bei Lieferungen ausgetauscht. Bei der Lieferung von CP-2 Paletten kam es auch zu deren Lagerung, allerdings wurden diese Paletten für magistratsinterne Transporte weiterverwendet, ebenso wie Transportkartons. Die gestapelten, gelagerten Paletten und Kartons wurden vor Ort vorgefunden.

8.3 Erschwernisse bei den Ladedocks und Lagerhaltung

8.3.1 Bei der Begehung der Ladedocks fiel dem StRH Wien auf, dass leichte Beschädigungen auf dem Asphalt zu erkennen waren. Laut MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik stellen Entladungen von Sattelschleppern aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine große Herausforderung dar. Aufgrund der Straßenwölbung bei der Einfahrt zum Logistik Center war die Zufahrt eines Sattelschleppers über die Rampe nicht möglich. Warenlieferungen mussten daher auf der Hauptstraße mittels Stapler transportiert werden. Des Weiteren standen nur zwei Ladedocks zur Verfügung, was lt. geprüfter Stelle eine zusätzliche Erschwernis darstellte, da ein Bedarf an fünf bis sieben Ladedocks bestünde. Zudem war die Anordnung der Lagerflächen lt. MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik nicht von Vorteil. Variable Lagerflächen fehlten, um Lagerwege zu verkürzen und effizienter arbeiten zu können. Bei einem Neubau eines Lagers würden des Weiteren 250 m² Fläche für die Tischlerei und Schlosserei benötigt werden.

8.3.2 Logistisch herausfordernd erschien dem StRH Wien auch die Lagerung von Großlieferungen, bei denen z.B. ein Jahresbedarf eingelagert wurde oder eine Großabnahme-Verpflichtung aufgrund vertraglicher Vereinbarung bestand. In welcher beengter Ausgestaltung die diesbezügliche Lagerung erfolgte, ist auf den folgenden Bildern am Beispiel von gelagertem Toilettenpapier und Hundekotsackerln zu sehen:

Abbildungen 5 bis 6: Lagerbeispiele für Toilettenpapier und Hundekotsackerl



Quelle und Darstellung: StRH Wien

Der StRH Wien gewann im Zuge des Ortsaugenscheins den Eindruck, dass die Lagerkapazitäten im äußersten Ausmaß ausgeschöpft waren und keinen Platz für Anforderungen an eine zeitgemäße Lagerhaltung ließen. Angesichts dessen und des Umstandes, dass lt. geprüfter Stelle diverse Magistratsabteilungen Bedarf an weiteren Lagerflächen - außerhalb des Logistik Centers - hatten, erschien dem StRH Wien der Wunsch der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik nach einer Standortoptimierung durch Schaffung eines neuen Standortes für das Logistik Center nachvollziehbar und verständlich.

9. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Die MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik möge im Sinn der Smart Klima City Strategie der Stadt Wien und der darin angestrebten Nachhaltigkeit ihre innerbetrieblichen Lkw-Fahrten zwischen dem bestehenden Logistik Center und den angemieteten Lagerräumen kritisch hinterfragen und entsprechende Lösungen ausarbeiten (s. Punkt 6.2).

Stellungnahme der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik:

Die MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik beabsichtigt laufend benötigte Artikel vorrangig im Logistik Center zu lagern und selten benötigte Artikel, wie z.B. Wahlzellen, Wahlurnen etc. im Hafen Wien zu lagern. Damit verringern sich die Transporte zwischen diesen zwei Standorten. Temporär wird es trotzdem notwendig sein, Lagerungen wegen der geringen Lagerfläche des Logistik Centers im Hafen Wien vorzunehmen, im Sinn der Nachhaltigkeit so gering wie möglich.

Empfehlung Nr. 2:

Die MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik möge Kontakt mit der MA 19 - Architektur und Stadtgestaltung zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie für einen neuen Standort des Logistik Centers aufnehmen. Im Zuge dessen wären etwaige auftretende rechtliche bzw. verkehrsorganisatorische Fragen mit den zuständigen Fachdienststellen abzuklären (s. Punkt 7.2).

Stellungnahme der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik:

Die MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik hat bereits über Koordination der MD-BD mit anderen Dienststellen Kontakt aufgenommen und beabsichtigt nach Abklärung der Lagerflächenbedürfnisse und der Grundstückssituation eine Machbarkeitsstudie zu beauftragen.

Empfehlung Nr. 3:

Die MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik möge Möglichkeiten einer Anreizschaffung für eine schnellere Abnahme von bestellten Artikeln durch die Kundinnen bzw. Kunden des Logistik Centers prüfen (s. Punkt 8.1.2).

Stellungnahme der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik:

Die MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik beabsichtigt mit der vor allem betroffenen MA 10 - Kindergärten Abnahmetermine für lange gelagerte Artikel zu vereinbaren, allenfalls Lagerkosten zur Verrechnung zu bringen.

Empfehlung Nr. 4:

Die MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik möge eine Neukalkulation der Aufschläge für die Manipulation der Waren anstreben (s. Punkt 8.1.2).

Stellungnahme der MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik:

Die MA 54 - Zentraler Einkauf und Logistik wird diesbezüglich mit den zuständigen Stellen in der Stadt Wien Kontakt aufnehmen und Lösungswege suchen.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Mag. Werner Sedlak, MA

Wien, im Dezember 2024