

Auf Grund des steigenden Bedarfes an geeigneten Abstellflächen entwickelte die WIENER LINIEN GmbH & Co. KG ("WL") ein Projekt für die Errichtung einer Betriebsgarage für rd. 200 Autobusse in Wien 21, Leopoldau. Begründet wurde das Vorhaben auch damit, dass die dringend erforderliche Erweiterung der Autobus-Betriebsgarage in Wien 2, Vorgartenstraße, auf Grund einer neuen Flächenwidmung nicht mehr realisierbar war und daher ein Ersatzstandort geschaffen werden musste. Die WL sah in der Umwidmung eine wirtschaftliche Abwertung ihres Betriebsareals und forderte aus diesem Grund eine finanzielle Entschädigung durch die Stadt Wien. Diesem Ansinnen konnte sich das Kontrollamt nicht anschließen.

Hinsichtlich des Garagenprojektes in Wien 21 war festzustellen, dass in den Schätzungen des zu erwartenden Investitionsaufwandes wesentliche Kostenelemente nicht erfasst worden waren. Das Kontrollamt ermittelte für das Vorhaben voraussichtliche Gesamtnettoerrichtungskosten von rd. 37,28 Mio.EUR. Die WL erklärte dazu, dass in ihrem Investitionsplan ein ausreichender Betrag von rd. 31,87 Mio.EUR vorgesehen sei. Wie die Prüfung ergab, handelte es sich bei diesem Betrag jedoch um eine vor rd. zehn Jahren erstellte Kostenschätzung für ein Garagenprojekt, das allerdings nur die Kosten für die erste Ausbaustufe des Vorhabens umfasst hatte.

Das Kontrollamt wies weiters auf verschiedene Einsparungsmöglichkeiten vor allem in konstruktiven Belangen hin. Insbesondere eröffneten sich durch eine allfällige Abänderung der Dachkonstruktion der rd. 13.000 m² großen Abstellhalle, für die eine überaus aufwändige Fundierung vorgesehen war, nicht unerhebliche Optimierungspotenziale. Die WL sagte in ihrer Stellungnahme Überlegungen hinsichtlich einer Überarbeitung des geplanten Vorhabens zu.

Im Rahmen der vorliegenden Prüfung wurden auch die Auswirkungen beleuchtet, die eine im Prüfungszeitpunkt bereits im Entwurf vorliegende Verordnung der Europäischen Union über die Liberalisierung des öffentlichen Autobusverkehrs auf das Garagenprojekt der WL nehmen könnte.

1. Ausgangslage

1.1 Auf Grund des steigenden Bedarfes an öffentlichen Autobuslinien sowie des Umstandes, dass die vier bestehenden Autobus-Betriebsgaragen in Wien 10, Raxstraße, Wien 16, Spetterbrücke, Wien 19, Grinzing, und Wien 2, Vorgartenstraße, an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt waren und keine Erweiterungsmöglichkeiten dieser Anlagen bestanden, stellten die Wiener Stadtwerke - Verkehrsbetriebe, nunmehr WIENER LINIEN GmbH & Co KG, bereits im Jahre 1990 Überlegungen hinsichtlich der Errichtung einer neuen Großgarage für 216 Normalbusse bzw. 144 Gelenkbusse samt einem Betriebs- und Verwaltungsgebäude, Autobus-Waschanlagen sowie einer Revisions- und Reparaturhalle und einer Flüssiggas-Tankstelle in Wien 21 (auf dem Gelände des Gaswerkes Leopoldau) an. Die Realisierung des Vorhabens verzögerte sich jedoch nicht nur wegen der Höhe der damals geschätzten Errichtungskosten von etwa 31,76 Mio.EUR (sämtliche Kostangaben ohne USt), sondern auch wegen erheblicher Probleme bei der Verkehrserschließung des neuen Standortes.

Wie aus dem Aktenvermerk über die Wirtschaftlichkeitsbesprechung vom 17. Juli 1990 hervorgeht, ging die WL im damaligen Zeitpunkt davon aus, nach dem Endausbau der neuen Autobus-Betriebsgarage die Garage Grinzing mittelfristig aufzulassen, wodurch sie insgesamt eine Betriebskosteneinsparung in der Höhe von rd. 1,50 Mio.EUR p.a. erwartete. Die Auflassung der Garage Vorgartenstraße wurde im damaligen Zeitpunkt noch nicht ins Auge gefasst, jedoch bereits darauf verwiesen, dass auf Grund beengter Platzverhältnisse Busse vorschriftswidrig abgestellt werden müssten.

1.2 An Aktualität gewann das Garagenprojekt Leopoldau in der Folge dadurch, dass der Gemeinderat mit Beschluss vom 19. April 1991 das Areal des ehemaligen Nordbahnhofes und des Nordwestbahnhofes sowie angrenzende Bereiche entlang der Engerthstraße und der Vorgartenstraße im Gesamtausmaß von rd. 100 ha zur innerstädtischen Stadtentwicklungszone erklärte.

Unter der Federführung der Magistratsabteilung 21A wurde daraufhin Anfang 1992 ein städtebauliches Leitbild verfasst, das in dieser Entwicklungszone neben den erforder-

lichen infrastrukturellen Einrichtungen die Errichtung von rd. 9.000 Wohnungen für rd. 20.000 Einwohner sowie die Schaffung von rd. 17.000 Arbeitsplätzen vorsah. Wesentlich dabei ist, dass der Verbleib der in diesem Gebiet bestehenden Autobus-Betriebsgarage Vorgartenstraße in diesem Stadtentwicklungsvorhaben nicht vorgesehen war.

Zur Realisierung der auf dem Areal der Autobus-Betriebsgarage Vorgartenstraße statt dessen geplanten Wohnbauvorhaben beschloss der Gemeinderat am 19. Jänner 1996 das diesbezügliche Plandokument (PD) 6698, womit dieser Bereich im Einklang mit dem genannten Leitbild zum großen Teil von Gemischtem Baugebiet/Betriebsbaugebiet in Wohngebiet umgewidmet wurde. Für jene Fläche der Garagenanlage, auf der sich eine unter Denkmalschutz stehende zweischiffige Stahlbeton-Abstellhalle befindet, wurde die Widmung Gemischtes Baugebiet beibehalten. Zu erwähnen ist dazu, dass von dem rd. 35.000 m² großen Garagenareal nur rd. 19.000 m² im Eigentum der WL stehen. Die restliche Fläche von rd. 16.000 m² steht im Eigentum der Stadt Wien und wird seitens der WL auf Grund von Benützungsbereinkommen aus den Jahren 1947 und 1953 betrieblich genutzt.

Wie auch in dem an den Gemeinderat gerichteten Vorlagebericht zum genannten PD 6698 klar zum Ausdruck kommt, ging die Magistratsabteilung 21A bei ihren Planungsüberlegungen davon aus, dass die bestehende Autobus-Betriebsgarage der WL zum Zwecke der Verwirklichung des Stadtentwicklungsprojektes "Nordbahnhof" abgesiedelt wird.

2. Die Folgen der Umwidmung aus der Sicht der WL

Die WL sah in der Abänderung der Flächenwidmung auf den von ihr genutzten Grundstücken einen massiven Eingriff in die Eigentumsrechte und wies bereits im Juli 1995 im Rahmen des magistratsinternen Verfahrens zur Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes (PD 6698) auf die negativen Folgen der Umwidmung für den Garagenbetrieb, insbesondere aber für die Aufrechterhaltung eines geordneten öffentlichen Autobusverkehrs hin. Die Magistratsabteilung 21A hielt jedoch unter Verweis auf die stadtplanerischen Leitlinien, die vom Gemeinderat im Jahre 1991 genehmigt wurden und die nach ihrer Meinung jene wichtigen Rücksichten

repräsentieren, deren Berücksichtigung die Bauordnung im § 2 Abs. 4 bei einer Abänderung des bestehenden Flächenwidmungsplanes zwingend fordert, an ihrer Planung fest.

Eine unmittelbar wirksam werdende Folge der Umwidmung sah die WL in dem Umstand, dass ihr nach den Bestimmungen der Bauordnung verwehrt wurde, dringend erforderliche Erweiterungsmaßnahmen zur Unterbringung der seit Jahren vorschriftswidrig im Freien abgestellten Busse sowie zur Schaffung von Arbeitsräumen und sanitären Einrichtungen durchzuführen. Wie die WL dem Kontrollamt mitteilte, habe sie insbesondere mit letzteren Maßnahmen u.a. auch die Absicht verfolgt, die Betriebsanlage an die zeitgemäßen dienst- und arbeitnehmerschutzrechtlichen Bestimmungen anzupassen und darüber hinaus einen zeitgemäßen technischen Standard herzustellen.

In dem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass sich die WL bereits im März 1995 bereit erklärt hatte, eine neue Autobus-Betriebsgarage als Ersatz für die Garage Vorgartenstraße zu errichten, wofür ihr auf Initiative des Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF) auch ein Ersatzstandort in Wien 11 angeboten worden war. Die WL machte die Standortverlegung jedoch von der Bedingung abhängig, dass dadurch das Budget der WL nicht belastet wird. Zur Umsetzung dieses Vorhabens kam es aber insofern nicht, als die Grundfreimachung des vorgesehenen Areals wegen überhöhter Forderungen der dort ansässigen Gärtner nicht gelang.

3. Die aus der Umwidmung resultierenden Forderungen der WL

3.1 Im November 1997 erstellte die Ziviltechnikergesellschaft Z. eine Studie zur Ermittlung der Kosten für die Errichtung einer Ersatzgarage auf dem Gelände des Gaswerkes Leopoldau, das bereits ursprünglich als Standort für eine Autobus-Großgarage ins Auge gefasst gewesen war. Auf der Grundlage eines von der genannten Ziviltechnikergesellschaft ebenfalls ausgearbeiteten Vorentwurfes ergab die Studie geschätzte Errichtungskosten von rd. 14,50 Mio.EUR.

Darüber hinaus schätzte die Magistratsabteilung 40 auf Ersuchen der für die Realisie-

rung des Stadtentwicklungsvorhabens Nordbahnhof eingesetzten Projektgruppe den Wert der im Eigentum der WL stehenden Grundstücke im Ausmaß von rd. 19.000 m², auf denen die Autobus-Betriebsgarage Vorgartenstraße situiert ist. Je nachdem, ob der Schätzung die durch die Denkmalschutzeigenschaft bedingte Einbeziehung der Abstellhallen in die Neubebauung oder eine völlige Neubebauung zu Grunde gelegt wurden, ergaben die Berechnungen der Magistratsabteilung 40 einen Grundstückswert von 7,67 Mio.EUR bzw. 10,92 Mio.EUR.

Unter Hinweis auf diese Schätzungen vertrat die WL die Auffassung, dass die Differenz zwischen dem möglichen Grunderlös und den vom Büro Z. ermittelten Errichtungskosten von rd. 14,50 Mio.EUR jenen wirtschaftlichen Nachteil darstelle, der ihr aus der Umwidmung des Garagenareals Vorgartenstraße erwachsen sei und für den die Stadt Wien als Verursacherin nunmehr Ersatz zu leisten habe. Mit dieser Argumentation begründete sie die Forderung, dass die Stadt Wien im Falle der Absiedlung der Garage Vorgartenstraße für diesen Differenzbetrag, der - je nach erzielbarem Grundstückserlös - zwischen rd. 6,83 und 3,58 Mio.EUR liegt, aufzukommen habe.

3.2 Wie das Aktenstudium sowie eine Erörterung der Problematik mit dem Leiter der Magistratsabteilung 4 ergab, vertrat die Finanzverwaltung der Stadt Wien bis zum Zeitpunkt der gegenständlichen Prüfung die Meinung, dass für eine aus der Umwidmung resultierende Ersatzleistung an die WL keine Rechtsbasis bestehe und die geforderte Mitfinanzierung der Ersatzgarage in Leopoldau daher nicht infrage komme.

4. Maßnahmen der Stadt Wien zur Beschleunigung des Stadtentwicklungsprojektes Nordbahnhof

4.1 Wie die Prüfung ergab, versuchte die Stadt Wien, insbesondere der Koordinator des Stadtentwicklungsprojektes Nordbahnhof, wiederholt, die WL zur raschen Absiedlung zu bewegen, um damit den Fortgang des Projektes zu beschleunigen.

So wurde u.a. im Jänner 1998 ein sicherheitstechnisches Gutachten über die auf dem Gelände der Autobus-Betriebsgarage Vorgartenstraße situierte Flüssiggas-Tankstelle eingeholt, zumal in der Existenz dieser Tankstelle auf Grund der beiden dort befind-

lichen Lagerbehälter mit einem Fassungsvermögen von rd. 25.000 l und rd. 60.000 l ein erhebliches Gefahrenpotenzial für die im unmittelbaren Nahbereich bereits errichteten und noch zu errichtenden Wohnbauten gesehen wurde.

Aus diesem Gutachten geht zwar hervor, dass sich in Abhängigkeit der im Störfall austretenden Gasmengen sehr große Schutzzonen für umliegende Gebäude ergäben, die auf Grund der geplanten Bauvorhaben nicht eingehalten werden könnten. Die Verfasser verwiesen aber in ihrem Gutachten auch auf die Möglichkeit, durch vergleichsweise einfache bauliche und anlagentechnische Maßnahmen das von der Flüssiggas-Tankstelle ausgehende Gefahrenpotenzial für die Umgebung erheblich zu vermindern, sodass die ins Treffen geführten Befürchtungen hinsichtlich einer Gefährdung der Wohnbevölkerung eine Absiedlung des Garagenbetriebes jedenfalls nicht unmittelbar zu begründen vermochten.

4.2 Das erhöhte Interesse der Stadt Wien an der Absiedlung der Autobus-Betriebsgarage Vorgartenstraße und der Nachdruck, mit dem sie das Stadtentwicklungsprojekt zu betreiben gewillt war, zeigte sich auch darin, dass sie von der WL für Garagenzwecke genutzte Grundstücke im Ausmaß von rd. 10.000 m² im Jänner 2002 an eine Wohnbaugesellschaft veräußerte.

5. Das Garagenprojekt Leopoldau

Ohne von ihrem Standpunkt bzw. ihrer Forderung abzurücken, führte die WL im Juni 1999 für die Errichtung einer Autobus-Großgarage auf dem Areal des Gaswerkes Leopoldau einen Architektenwettbewerb in Form eines zweistufigen Verhandlungsverfahrens mit einer europaweiten Interessentensuche durch, aus dem das Architekturbüro F. als Sieger hervorging.

Dessen Entwurf sieht Stellplätze für 234 Normalbuseinheiten vor, wobei die neue Garage sowohl als Ersatz für die Garage Vorgartenstraße als auch für die Garage Grinzing dienen sollte. Eine Absiedlung der erstgenannten Garage kam für die WL lt. deren Aussage aber nur unter der Voraussetzung infrage, dass die Stadt Wien ihre Bereitschaft bekundet, einen entsprechenden Kostenzuschuss zu leisten.

Sowohl die WL als auch die Finanzverwaltung verharteten seit etwa Mitte 1999 auf ihren Standpunkten, ohne dass sich bis zum Prüfungszeitpunkt eine zielführende und praktikable Lösung zur weiteren Vorgangsweise abgezeichnet hätte. Das Kontrollamt nahm dies zum Anlass, die beiden Standpunkte einer näheren Beurteilung zu unterziehen.

6. Beurteilung des aus der Umwidmung resultierenden Entschädigungsanspruches der WL

6.1 Wie bereits unter Pkt. 1.2 erwähnt, wurde mit dem PD 6698 ein großer Teil des Garagenareals Vorgartenstraße von Gemischtem Baugebiet/Betriebsbaugebiet in Wohngebiet umgewidmet. Auf weiteren Flächen wurden für den Ausbau der Vorgartenstraße zwischen Walcherstraße und Weschelstraße sowie zweier Querstraßen bereits Straßenquerschnitte festgelegt.

Gestützt auf mehrere Erkenntnisse des Verfassungsgerichtshofes vertrat das Kontrollamt die Meinung, dass mit der Umwidmung der im Eigentum der WL stehenden Grundstücke keine Wertminderung verbunden ist, die geeignet wäre, einen Entschädigungsanspruch zu begründen. Auf Grund des Umstandes, dass das Areal der Betriebsgarage Vorgartenstraße in das geplante Stadtentwicklungsprojekt integriert ist und eine jener Flächen mit der höchsten vorgesehenen Bebauungsdichte (4,58 - d.i. jener Faktor, der sich durch Division der möglichen Bruttogeschossfläche durch die Grundstücksgröße ergibt) darstellt, könnte die Abänderung der Flächenwidmung von Teilbereichen der WL-eigenen Grundstücke von Betriebsbaugebiet in Wohngebiet nach Meinung des Kontrollamtes eher eine Erhöhung des Verkehrswertes dieser Grundstücke als deren Abwertung bewirken.

Eine mit der Umwidmung allenfalls einhergehende subjektive Wertminderung, die nur die betriebswirtschaftlichen Interessen der WL als Betreiberin der Autobusgarage betreffen, ist für sich allein vom Schutz des Eigentumsrechtes nicht erfasst. Dies deshalb, weil es der WL auch im Rahmen der Widmung Wohngebiet auf Grund aufrechter Bau- und Anlagenkonsense weiterhin möglich war, die Autobus-Betriebsgarage im genehmigten Umfang zu betreiben und damit das Grundstück seiner Aufgabenstellung

entsprechend wirtschaftlich zu nutzen. Die durch die Umwidmung motivierte Gewährung einer Entschädigung würde nach Meinung des Kontrollamtes ein Präjudiz mit weit reichenden Folgen für zahlreiche andere (ähnlich gelagerte) Fälle schaffen.

6.2 Eine Ersatzpflicht wäre nach Meinung des Kontrollamtes nur für den Fall denkbar gewesen, dass seitens der Stadt Wien in Erwägung gezogen worden wäre, die Absiedlung der Garage Vorgartenstraße im Interesse einer raschen Realisierung des Stadtentwicklungsprojektes Nordbahnhof unter Berufung auf ihre Position als Grundeigentümerin eines Teiles des Garagenareals Vorgartenstraße oder als mittelbare Inhaberin der Teilunternehmung WL mit Nachdruck durchzusetzen und mit der Absiedlung der Betrieb des öffentlichen Autobusverkehrs generell gefährdet wäre. Im Rahmen der gegenständlichen Prüfung ergaben sich aber keinerlei Hinweise auf derartige Bestrebungen der Stadt Wien.

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Vorerst wird bemerkt, dass die WL, die für die Stadt Wien auftragsmäßig den ÖPNV managt und betreibt, von dieser nicht ohne entsprechende Mittelausstattung (Entschädigung, Übernahme der Kosten etc.) angehalten werden kann, günstige Betriebsstandorte aufzugeben und teurere anschaffen und betreiben zu müssen.

Es kann auch der Auffassung des Kontrollamtes nicht beigegeben werden, dass durch die Umwidmung keine Betriebsbeeinträchtigung erfolgte. Durch die neue Widmung können schon lange erforderliche Sanierungs- und Erweiterungsmaßnahmen nicht mehr durchgeführt werden, sodass es nicht möglich ist, durch bauliche Maßnahmen den Betrieb der Garage den geltenden arbeitsrechtlichen Bestimmungen anzupassen. Es wird in diesem Zusammenhang nochmals darauf verwiesen, dass für die WL die kostengünstigste Lösung die Instandsetzung und der teilweise Ausbau (zusätzliche Abstellhalle) des Garagenstandortes Vorgartenstraße gewesen wäre.

7. Die Angemessenheit der Kostenangaben der WL

7.1 Die Kosten der Ersatzgarage Vorgartenstraße

Wie bereits im Pkt. 3.1 des vorliegenden Berichtes erwähnt, ermittelte die Magistratsabteilung 40 den Wert des Areals der Garage Vorgartenstraße - je nachdem, ob die Abstellhalle aus Gründen des Denkmalschutzes erhalten werden muss oder abgebrochen werden kann - zwischen 400,-- EUR/m² und 570,-- EUR/m², womit sich für die WL ein möglicher Grundstückserlös zwischen 7,67 Mio.EUR und 10,92 Mio.EUR ergab. Angesichts des Umstandes, dass das vom Gemeinderat beschlossene Leitprojekt Nordbahnhof für die im Eigentum der WL stehenden Grundstücke eine sehr hohe Bebauungsdichte von 4,58 vorsah, war nach Meinung des Kontrollamtes davon auszugehen, dass sich ein Grundstückspreis erzielen lässt, der eher an der oberen Grenze des von der Magistratsabteilung 40 ermittelten Preisbandes liegt. Wie die Erhebungen des Kontrollamtes ergaben, lag ein Angebot einer Wohnbaugesellschaft vor, das diese Annahme bestätigte.

In Bezug auf die von der WL ins Treffen geführten Kosten für die im Falle der Auflassung der Garage Vorgartenstraße notwendige Errichtung einer äquivalenten Ersatzgarage in der Höhe von rd. 14,50 Mio.EUR ist zu bemerken, dass diese Schätzung auf einem vom Büro Z. für diesen Zweck erstellten fiktiven Vorentwurf beruhte, der nur grobe Aussagen über die Baukosten erlaubte. Das Büro Z. ging bei seiner Schätzung von Erfahrungswerten für die Kosten pro Kubikmeter umbautem Raum aus, wobei die Genauigkeit mit etwa $\pm 20\%$ anzunehmen ist. Wie die diesbezügliche Einschau ergab, ist die Schätzung durchaus nachvollziehbar, die Ansätze sind im Wesentlichen plausibel, sodass sie vom Kontrollamt als sachgemäß beurteilt werden konnten.

Das Kontrollamt sah im Rahmen der Prüfung allerdings keine Grundlage dafür gegeben, dass die Stadt Wien dazu verhalten werden könnte, den sich aus der Differenz zwischen dem erzielbaren Grundstückserlös und den grob geschätzten Errichtungskosten für eine Ersatzgarage ergebenden Betrag aus den Haushaltsmitteln der Stadt zu finanzieren. Andererseits ist die Stadt Wien an einer Realisierung des Stadtentwicklungsprojektes interessiert.

Die vom Büro Z. erstellte Schätzung von 14,50 Mio.EUR wurde als Äquivalent für eine Garage mit einer Abstellkapazität von 100 Gelenkszugeinheiten und der baulichen Ausstattung der Garage Vorgartenstraße ermittelt.

7.2 Die Kosten für den Neubau der Autobus-Großgarage Leopoldau

7.2.1 Beim Siegerprojekt des Architekturbüros F., dessen Verwirklichung seitens der WL vorgesehen war, fiel vor allem die transluzente, mit Stahlseilen vorgespannte Kunststoffmembran-Dachkonstruktion auf, von der die rd. 13.000 m² große Abstellhalle zwischen dem westlich gelegenen Werkstättengebäude und dem östlichen Verwaltungsgebäude in einer Ausdehnung von rd. 100 m x 130 m stützenfrei überspannt wird. Für derartige Dachkonstruktionen kommen primär Membranen aus polytetrafluorethylen-beschichtetem Glasgewebe (PTFE) oder aus PVC-beschichtetem Polyestergewebe in Betracht. Das Kontrollamt wies in dem Zusammenhang darauf hin, dass neben den zweifellos gegebenen Möglichkeiten der architektonischen Gestaltung und den Vorteilen des geringen Gewichtes und der kurzen Bauzeit diesen Materialien aber auch der nicht unerhebliche Nachteil immanent ist, dass sie fluorierte Kohlenwasserstoffe enthalten, deren Umweltverträglichkeit fraglich ist, zumal sie bei normalem Gebrauch über die gesamte Bestandsdauer hinweg Weichmacher freisetzen und im Brandfall dioxinhaltige Rauchgase entstehen.

Die beiden Materialien unterscheiden sich voneinander nicht nur durch ihren Preis, sondern auch durch ihre unterschiedliche durchschnittliche Bestandsdauer, wobei einzuräumen war, dass konkrete Erfahrungen darüber noch fehlten, da diese Materialien erst in jüngerer Zeit für ortsfeste Gebäude zur Anwendung kommen. Doch selbst die Erzeuger dieser Produkte billigen etwa dem PVC-beschichteten Polyestergewebe eine Bestandsdauer von nur rd. 15 bis höchstens 20 Jahren zu, wogegen dem rd. doppelt so teuren PTFE-beschichteten Material eine solche von rd. 30 Jahren zugeschrieben wird. Ein weiterer Nachteil des billigeren PVC-beschichteten Gewebes besteht darin, dass es auf Grund der Oberflächenstruktur leichter verschmutzt und schwer zu reinigen ist.

Wie aus den diesbezüglichen Kostenschätzungen hervorging, hatte sich die WL aus

Ersparnisgründen für die billigere PVC-beschichtete Membran entschlossen und nahm damit die oben beschriebenen Nachteile dieses Produktes in Kauf. Zu erwähnen war, dass das Amt für Abfallwirtschaft in München vor einigen Jahren eine Großgarage für die Unterbringung von Müllfahrzeugen mit einer ähnlichen Membrandachkonstruktion errichten ließ, wobei sich der Bauherr in diesem Fall - vermutlich in Anerkennung der diesem Material anhaftenden vorteilhafteren Eigenschaften - für die teurere PTFE-beschichtete Glasgewebemembran entschlossen hatte.

Die Verwendung einer PTFE-Membran wurde auch von der WL und den Tragwerksplanern untersucht. Der Vergleich mit der Großgarage für Müllfahrzeuge in München ist aber nur bedingt möglich, da sich beide Dachkonstruktionen konzeptionell stark voneinander unterscheiden. In Leopoldau sind weit gespannte Membranflächen vorgesehen, wogegen in München zahlreiche, auf Einzelstützen ruhende "Schirmchen"-Flächen hergestellt wurden. Die Untersuchungen haben ergeben, dass in Bezug auf das Brandverhalten bei der gegebenen Dachkonzeption die Verwendung einer PVC-Membran die kostengünstigere Lösung darstellt.

7.2.2 Der Werkstättenbereich bietet auf einer Nutzfläche von rd. 8.000 m² Platz für die Funktionsbereiche Reinigung, Wartung und Reparatur der Busse. Das im Norden des rd. 60.000 m² großen Grundstückes situierte Nebengebäude dient der Unterbringung von Lagerräumen, der Trafostation, des Hochspannungsraumes, des Notstromaggregates etc.

Hinsichtlich des geplanten baulichen Ausstattungsstandards ergab die Prüfung, dass der vorgesehene Aufwand für die Raumausstattung sowie die Ausführung der Fassaden und Dächer durchaus im Rahmen des auch bei anderen vergleichbaren städtischen Objekten realisierten Standards liegt. Hervorzuheben war in dem Zusammenhang neben der bereits erwähnten überaus massiven konstruktiven Ausführung des Rohbaues lediglich die Herstellung einer extensiven Dachbegrünung beim

Werkstätten- und Verwaltungsgebäude, die zwar gegenüber herkömmlichen Dachabdichtungen geringfügige Mehrkosten verursacht, andererseits aber ökologisch vorteilhafter einzustufen ist.

Über die vorgesehene haus- und anlagentechnische Ausstattung wurden dem Kontrollamt keine prüfbaren Unterlagen zur Verfügung gestellt, weshalb darüber keine Aussagen getroffen werden konnten.

Zur vorgesehenen haus- und anlagentechnischen Ausstattung wird festgehalten, dass das Lüftungsprojekt bereits fertig gestellt ist. Das Projekt für die Elektroinstallationen wird üblicherweise erst nach der definitiven Bauentscheidung erstellt, da dies für die Baugenehmigung noch nicht erforderlich ist und es zum jetzigen Zeitpunkt eventuell sogar zu einem verlorenen Aufwand kommen könnte.

7.2.3 Zum Investitionsaufwand war zu bemerken, dass die Höhe der Errichtungskosten eines von acht Auswahlkriterien bei der Beurteilung der beim Architektenwettbewerb im Juni 1999 eingereichten Entwürfe war, wobei der Entwurf des Architekturbüros F. unter der damaligen Annahme von Baukosten - d.s. im Sinne der Kostengliederung der ÖNorm B 1801 die Kosten des Rohbaues und des Ausbaues, der technischen Gebäudeausrüstung, der Einrichtung und der Außenanlagen - in der Höhe von rd. 18,90 Mio.EUR zum Siegerprojekt gekürt wurde.

Neben dieser ersten Schätzung stand dem Kontrollamt für die Prüfung der Angemessenheit der Baukosten eine vom Architekturbüro F. im September 2000 erstellte Massen- und Kostenermittlung sowie eine vom Ziviltechnikerbüro W. im Sinne der ÖNorm B 1801 verfasste Kostenberechnung vom Oktober 2000 zur Verfügung. Vom Mai 2001 datierte eine Überprüfung dieser beiden Kostenermittlungen, die seitens der WL selbst veranlasst und durchgeführt wurde.

Bemerkenswert war dabei der Umstand, dass in diesen Schätzungen wesentliche

Kostenelemente nicht erfasst waren und diese daher keinen vollständigen Überblick über die tatsächlich zu erwartenden Errichtungskosten erlaubten. So enthielt etwa die Schätzung des Architekturbüros F. und die Kostenberechnung des Ziviltechnikerbüros W. keine Kosten der Einrichtung, der gesamten haustechnischen Anlagen sowie der Anlagen für die Tankstelle und Werkstätten und auch keine Honorare für die Leistungen der Architekten und Sonderfachleute.

Bei der Überprüfung dieser Schätzungen durch die WL wurden zwar die Kosten für die haustechnischen Anlagen des Verwaltungsgebäudes und der Werkstätten berücksichtigt, doch fehlten auch hier die nicht unerheblichen Kosten für die komplette elektro- und brandschutztechnische Ausstattung der Abstellhalle, die technische Ausrüstung der Tankstelle sowie die Honorare der Architekten und Sonderfachleute.

Dieser Umstand war insofern als Versäumnis anzusehen, als bis zum Prüfungszeitpunkt keine vollständige Übersicht über sämtliche mit dem geplanten Neubau zusammenhängenden Kosten vorlag. Dies, obwohl das Vorhaben, wie die WL dazu mitteilte, bereits bis zur Einreichplanung gediehen war und die Baubewilligung unmittelbar bevorstand.

Obwohl in der Schätzung des Architekturbüros F. und in der Kostenberechnung des Ziviltechnikerbüros W. vom September bzw. Oktober 2000 somit lediglich ein geringerer Leistungsumfang als in der Schätzung vom Juni 1999 erfasst worden war, lagen beide Kostenermittlungen mit rd. 26,02 Mio.EUR bzw. 26,57 Mio.EUR erheblich über der Erstschätzung.

Die WL korrigierte im Rahmen ihrer Überprüfung in einigen Bereichen die Kostenermittlungen der beiden Ziviltechnikerbüros, wobei sie für ihre Schätzung - etwa bei der Herstellung von Schlitzwänden - Kostenansätze aus dem U-Bahnbau herangezogen und damit einen um rd. 10 % höheren Betrag errechnet hatte.

Abgesehen davon, dass die Kostenansätze aus dem U-Bahnbau nicht unmittelbar auf ein Hochbauvorhaben - das noch dazu von keinen mit den Verhältnissen im U-Bahn-

bau vergleichbaren Erschwernissen gekennzeichnet ist - anwendbar waren, besaß auch die Schätzsumme der WL mangels Vollständigkeit keine Aussagekraft.

Zum Zeitpunkt der erwähnten Kostenberechnungen befand sich das Heizungs- und Lüftungsprojekt - wie auch im Punkt 7.2.2 dargestellt - noch in Ausarbeitung, sodass diese Kosten nicht berücksichtigt wurden. Die WL wird nunmehr aber eine Berechnung der gesamten Herstellungskosten nach ÖNorm B 1801 für den Neubau der Garage Leopoldau erstellen.

Die interne Überprüfung der Kostenberechnung der Planer diene als zusätzliche Plausibilitätskontrolle. Zum Vergleich wurden Herstellungskosten von Bauwerken der WL herangezogen. Der Umstand, dass die Schlitzwandherstellung im innerstädtischen Bereich (U-Bahnbau) kostenintensiver als am Gelände der projektierten Garage ist, war der WL bewusst. Die Kostenberechnung der Planer wurde daher nicht korrigiert, sondern auf Grund der geringen oder erklärbaren Kostendifferenzen als grundsätzlich plausibel und nachvollziehbar eingestuft.

7.2.4 Das Kontrollamt hat daher auf der Basis des Vorentwurfes und des oben erwähnten Bauteilkataloges, worin u.a. auch der Ausstattungsstandard definiert ist, unter Heranziehung von Erfahrungswerten vergleichbarer städtischer Garagen- bzw. Werkstättenprojekte eine eigene grobe Kostenabschätzung vorgenommen und darin sämtliche Kostenbereiche sowie einen Anteil für Reserven inkludiert. Das Ergebnis dieser Abschätzung ist aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich.

Wie die Schätzkosten zu erkennen geben, legte das Kontrollamt bei seinen Annahmen einen bewusst großzügigen Maßstab an, der ausreichend finanziellen Spielraum für eine zeitgemäße Ausstattung der Großgarage lässt und der vor allem einen technisch wie funktionell langfristig befriedigenden Betrieb Gewähr leisten sollte. Einen wesentlichen Anteil an den Errichtungskosten nimmt die Erfüllung der zahlreichen bei Garagen

für flüssiggasbetriebene Busse und auch bei Großwerkstätten bestehenden gesetzlichen Vorgaben ein, die einer Kostenreduktion kaum zugänglich sind. Außerdem hatte sich die WL dazu entschlossen, das aus dem Architektenwettbewerb hervorgegangene Siegerprojekt des Architekturbüros F. zu realisieren, das vor allem durch

Kostenbereich	umbauter Raum in m ³	Bruttogeschossfläche	Kosten in EUR/m ³ (gerundet)	Kosten in EUR/m ² (gerundet)	Kosten in EUR (gerundet)
Verwaltungsgebäude	11.900	3.300	395,00	1.424,00	4.700.000,00
Werkstattengebäude	68.500	10.800	154,00	975,00	10.530.000,00
Nebengebäude	2.900	800	275,00	1.000,00	800.000,00
Abstellhalle		13.500		900,00	12.150.000,00
Tankstelle (Gebäude - techn. Ausrüstung)	Pauschale				1.100.000,00
Außenanlagen		60.000		47,00	2.820.000,00
Architekt, Statik, Sonderfachleute	insges. rd. 10 % d. Herstellungskosten				3.210.000,00
Nebenkosten	Pauschale				365.000,00
Reserve	rd. 5 % der Herstellungskosten				1.605.000,00
Gesamt-Nettoerrichtungskosten					37.280.000,00

die anspruchsvolle Dachkonstruktion gekennzeichnet ist und ebenfalls höhere Gestehungskosten mit sich bringt. Hiezu wurde bemerkt, dass allein die Lastabtragung der stützenfreien Dachkonstruktion der Abstellhalle Fundierungsmaßnahmen in der Größenordnung von rd. 2,50 Mio.EUR erfordert, die im Falle einer konventionellen Bauweise in diesem Ausmaß vermutlich nicht anfallen würden.

Die vom Kontrollamt ermittelten Netto-Errichtungskosten (Kostenbereiche 2 - 9 der ÖNorm B 1801) sind daher als Grenze zu verstehen, oberhalb der eine Angemessenheit der Errichtungskosten einer nachvollziehbaren Begründung bedürfte.

Im Investitionsplan der WL ist für die Errichtung der Autobusgroßgarage Leopoldau ein Betrag von 31,87 Mio.EUR vorgesehen. Dieser Betrag ist geringer als die vom Kontrollamt großzügig geschätzten Errichtungskosten von 37,28 Mio.EUR. Die WL wird versuchen, bei voller Ausnutzung des Einsparungspotenzials

mit dem ursprünglich vorgesehenen Betrag das Auslangen zu finden.

Gegenäußerung des Kontrollamtes:

Der von der WL genannte Betrag von 31,87 Mio.EUR beruht auf Kostenschätzungen, die zu einem Zeitpunkt erstellt wurden, der rd. zehn Jahre vor dem Architektenwettbewerb für das Projekt der Autobusgarage Leopoldau liegt. Die WL ermittelte nämlich im Juni 1990 für ein derartiges Vorhaben Gesamtkosten von rd. 31,59 Mio.EUR, nahm in den Investitionsplan jedoch nur die Kosten für die erste Ausbaustufe (100 von 216 Normalbuseinheiten) auf. Durch Hochrechnung des auf diese erste Ausbaustufe entfallenden Teilbetrages von 23,36 Mio.EUR mit den jährlich eingetretenen Indexerhöhungen ergibt sich per 12. Juni 2002 der von der WL angeführte Betrag von 31,87 Mio.EUR.

7.2.5 Die oben dargestellten Errichtungskosten liegen um rd. 18,38 Mio.EUR - nahezu 100 % - über den im Rahmen des Architektenwettbewerbes im Juni 1999 geschätzten Kosten, woraus das Kontrollamt den Schluss zog, dass die als Auswahlkriterium definiert gewesene Baukostenschätzung des Siegerprojektes nicht auf der Grundlage realistischer Verhältnisse bewertet wurde.

Wenngleich das Bestreben der WL, auch reinen Zweckbauten eine ansprechende architektonische Gestaltung zu verleihen, durchaus anzuerkennen ist, vertrat das Kontrollamt die Meinung, dass beim gegenständlichen konstruktiv sehr aufwändigen Vorhaben insbesondere im Hinblick auf die Gestehungs- und die aus der Konstruktion resultierenden Erhaltungskosten - aber auch auf die voraussichtliche Lebensdauer der Bedachung -, den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und der Zweckmäßigkeit mehr Bedeutung hätte eingeräumt werden sollen.

Vor der Vergabe des Planungsauftrages wurde vom Zivilingenieurbüro V. zur Beurteilung der Errichtungskosten aller drei zur Verwirklichung vorgeschlagenen Projekte ein Prüfbericht erstellt.

In diesem wurden vier Varianten - die Kombinationen von PVC- oder PTFE-Membranen und jene durchschnittlicher oder hoher Kontamination des Erdreiches - untersucht. Bei den Varianten mit PTFE-Membran war der Entwurf des Büros R., bei den Varianten mit PVC-Membran der Entwurf des Architektenbüros F. das jeweils günstigste Projekt. Die Differenz zwischen den Kosten der beiden Projekte betrug maximal ca. 6,70 Mio. S (ca. 487.000,- EUR). Angesichts dieser Gegebenheit wurde von der Geschäftsleitung der WL entschieden, das Büro F. mit der Planung der Autobusgroßgarage zu beauftragen, zumal dieser Entwurf im Architektenwettbewerb an erster Stelle gereiht war. In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass das Projekt inzwischen einen Anerkennungspreis in der Kategorie "Infrastrukturbauten" des Otto-Wagner-Städtebaupreises erhalten hat.

Die WL hat in der Jury, die die eingereichten Projekte zu beurteilen hatte, ursprünglich grundsätzliche Bedenken wegen der Dachkonstruktion geäußert. Auf Grund des vorliegenden Berichtes wird die WL der Anregung des Kontrollamtes folgen und nochmals prüfen, ob eine günstigere - architektonisch ähnliche - Lösung gefunden werden kann.

7.3 Die Aufschließung der Autobus-Großgarage Leopoldau

Die verkehrstechnische Erschließung der in Rede stehenden Großgarage war in der ursprünglichen Planung aus dem Jahre 1990 über die damals im Entwurf vorgelegene Bundesstraße B 229, die parallel zum Grünkeil Donauefeld-Nordrandsiedlung geplant war und sowohl das Gaswerksgelände als auch das im Norden angrenzende Betriebsbaugebiet "Allissen" erschließen sollte, vorgesehen. Da dieses Projekt bis zum Prüfungszeitraum noch keiner Ausführung zugeführt wurde, ist es notwendig, für die Anbindung der künftigen Autobusgarage an das bestehende Straßennetz zwei neue Straßen - nämlich die Petritschgasse und die Katharina-Scheiter-Gasse - von der Thayagasse im Süden bis zur Ruthnergasse im Westen auszubauen.

Bis zum Zeitpunkt der gegenständlichen Prüfung war lediglich die Finanzierung der Petritschgasse durch den WWFF gesichert. Die Finanzierung des Ausbaues der Katharina-Scheiter Gasse im Betrag von rd. 1,85 Mio.EUR (inkl. technische Infrastruktur) wurde hingegen sowohl vom WWFF als auch von der Magistratsabteilung 4 mit der Begründung abgelehnt, dass diese ausschließlich der WL als Zufahrt zur Autobusgarage auf dem Gaswerksgelände diene und daher von ihr selbst zu finanzieren sei.

Im Rahmen einer Erörterung der Problematik, bei der vom Kontrollamt eingeworfen wurde, dass der erwähnte Straßenzug nicht nur die Autobusgarage, sondern künftig auch das angrenzend geplante Betriebsbaugelände erschließen soll, erklärte die Magistratsabteilung 4 dem Kontrollamt gegenüber ihre Bereitschaft, eine Finanzierung aus den Budgetmitteln der Stadt Wien ins Auge fassen zu wollen. Diese Zusage bedürfe allerdings noch einer genaueren Ermittlung der tatsächlichen Kosten und einer kompetenzmäßigen Beschlussfassung.

Einen Schwachpunkt in der Verkehrserschließung erblickte das Kontrollamt allerdings darin, dass eine Notausfahrt aus dem Garagengelände nur über das Gelände des Gaswerkes möglich ist und diese der Zustimmung der WIENGAS bedarf. Eine Notausfahrt über die Katharina-Scheiter-Gasse in die westlich gelegene Ruthnergasse wurde zwar in Erwägung gezogen, von der Realisierung dieser technisch an sich nahe liegenden Lösung musste jedoch insofern Abstand genommen werden, als sich die Bezirksvertretung für den 21. Bezirk wegen des dort befindlichen Siedlungs- und Kleingartengebietes massiv gegen eine Durchfahrt der Busse zur Ruthnergasse ausgesprochen hatte. Statt dessen wurde seitens der Magistratsabteilung 28, der die Detailplanung dieses Straßenbauvorhabens oblag, kurz vor der Einbindung der Katharina-Scheiter-Gasse in die Ruthnergasse ein entsprechend großer Wendeplatz vorgesehen.

8. Dimensionierung der Großgarage Leopoldau

Der aktuelle Planungsstand des gegenständlichen Vorhabens sah, wie bereits erwähnt, eine Abstellhalle für 234 Normalbuseinheiten vor. Im Werkstättengebäude waren acht Reparaturplätze, zwei Bremsreparaturplätze, ein Ölwechselstand, eine Bremsprüf-

anlage sowie zwei Waschstraßen samt werkstättenspezifischen Nebeneinrichtungen, wie Reifen- und Batterielager etc., vorgesehen. Die Bruttogeschoßfläche für den Verwaltungsbereich betrug rd. 3.300 m², worin Büroräume, Aufenthalts- und Garderoberräume für die Buslenker, eine Bücherei und sonstige Sozialräume untergebracht werden sollten.

Nach den Vorstellungen der WL sollte mit der neuen Garage auf dem Gaswerksgelände Leopoldau nicht nur langfristig Vorsorge getroffen werden, die in den übrigen Autobusgaragen der WL bestehenden Überkapazitäten abzubauen, sondern auch die Garagen Vorgartenstraße und Grinzing aufzulassen. Unter der Voraussetzung, dass die WL ihr Vorhaben, den öffentlichen Autobusbetrieb auf drei Großgaragen im Raum Wien zu konzentrieren, tatsächlich mittelfristig in die Tat umzusetzen in der Lage ist, konnte die Dimensionierung der gegenständlichen Garage hinsichtlich der Anzahl der geplanten Abstellplätze und des vorgesehenen Funktionsprogrammes als realistisch eingestuft werden. In Bezug auf das Raumprogramm bzw. die daraus resultierenden Nutzflächen gewann das Kontrollamt bei seiner Prüfung hingegen den Eindruck, dass verschiedene Bereiche, insbesondere der Verwaltungsbereich, sehr großzügig dimensioniert wurden. Zu bemerken war dazu aber, dass die konstruktiven Vorgaben der aufwändigen Dachkonstruktion einen nicht unerheblichen Einfluss auf die Dimensionierung genommen haben.

Obwohl sich bei längerfristiger Betrachtung die Vorsorge für entsprechende Raumreserven erfahrungsgemäß als durchaus nützlich erweisen könnte, war im gegenständlichen Fall zu berücksichtigen, dass solche Reserven bei den Investitionskosten insofern stärker als bei herkömmlichen Bauvorhaben zu Buche schlagen, weil die flankierenden Baukörper der Werkstätte und der Verwaltung neben ihren primären Aufgaben auch der Lastabtragung der Dachkonstruktion dienen und daher entsprechend massiv auszuführen und zu gründen sind. Das Kontrollamt vertrat die Meinung, dass die Ausschöpfung der in verschiedenen Bereichen vorhandenen Optimierungspotenziale durchaus zu einer spürbaren Kostenreduktion führen könnte.

Die Dimensionierung des Werkstättentraktes ergab sich auf

Grund des betrieblich erforderlichen Raumbedarfes. Die Baukörper zur Lastabtragung der Dachkonstruktion haben daher keinen Einfluss auf die Gesamtausmaße des Bauwerkes. Durch eine Änderung der Dachkonstruktion ließe sich der o.a. Raumbedarf somit nicht optimieren.

Im Verwaltungstrakt wird die Vorsorge für entsprechende Raumreserven auch vom Kontrollamt als durchaus nützlich empfunden. Die höheren Investitionskosten betreffen daher nicht den umbauten Raum, sondern nur die lastabtragende Konstruktion. Bei einem geänderten statischen System könnten jedoch u.U. Einsparungen erzielt werden, was ebenfalls noch zu prüfen wäre. Im Übrigen wird hinsichtlich der architektonischen Lösung nochmals auf die Stellungnahme zu Pkt 7.2.5 des vorliegenden Kontrollamtsberichtes verwiesen.

9. EU-Verordnung über die Privatisierung des öffentlichen Autobusverkehrs

9.1 Ein wesentlich stärkerer Einfluss auf das Garagenkonzept der WL sowie auf die Dimensionierung der Autobusgarage Leopoldau als alle betrieblichen Überlegungen war durch eine im Prüfungszeitraum (April 2002) bereits in Form eines überarbeiteten Entwurfes vorliegende Verordnung der Europäischen Union zu erwarten, nach deren Bestimmungen der öffentliche Personenverkehr einem kontrollierten europaweiten Wettbewerb unterworfen werden soll. Nach Einschätzung der Rechtsabteilung der WL war davon auszugehen, dass der genannte Entwurf, der darauf abzielt, durch Wettbewerb den Personenverkehr künftig attraktiver und effizienter zu gestalten, bereits im Jahr 2003 in Kraft treten wird.

In diesem Zusammenhang sollte europäischen Betreibern von Autobuslinien die Möglichkeit geschaffen werden, ihre Dienstleistungen in Konkurrenz mit den bestehenden kommunalen Unternehmungen europaweit anzubieten. Die Bestimmungen des genannten Entwurfes sehen allerdings eine Übergangsfrist von acht Jahren ab Inkraft-

treten der Verordnung vor, innerhalb der es der WL möglich sein wird, den Betrieb ihrer Linien im bisherigen Umfang weiterzuführen.

Nach Ablauf dieser Frist steht es jedoch potenziellen europäischen Betreibern frei, sich mit ihren Dienstleistungen in allen Mitgliedstaaten am öffentlichen Personenverkehr zu beteiligen, was im Falle der Großgarage Leopoldau (aber auch bei anderen bereits bestehenden Autobus-Betriebsgaragen) befürchten ließ, dass nach Ablauf der genannten Übergangsfrist an neu geschaffenen oder vorhandenen Kapazitäten zum Teil kein Bedarf mehr besteht und diese abgebaut werden müssten.

9.2 Die mit dem gegenständlichen Garagenprojekt in unmittelbarem Zusammenhang stehende Problematik bestand darin, mit ausreichender Genauigkeit abzuschätzen, ob und in welchem Umfang sich nach Ende der Übergangsfrist in Wien andere Autobusunternehmen für die Übernahme von Dienstleistungen bewerben und welche Auswirkungen sich daraus für die Großgarage Leopoldau ergeben werden. Das Kontrollamt wies bei allem Verständnis für eine möglichst rasche Realisierung der geplanten Großgarage im vorgesehenen Umfang darauf hin, dass bei den konzeptionellen Überlegungen der WL eine künftige Beteiligung anderer Betreiber nicht außer Acht gelassen werden darf.

Es wurde daher angeregt, noch vor der Verwirklichung des oben erwähnten Garagenkonzeptes und jedenfalls vor der Realisierung des gegenständlichen Bauvorhabens entsprechende Szenarien auszuarbeiten, die geeignet sind, einem allfälligen verlorenen Aufwand, der durch einen mit dem Auftreten privater Betreiber von Autobuslinien ausgelösten Bedarfsverlust WL-eigener Ressourcen einzutreten droht, entgegenzuwirken.

Um das Risiko eines allenfalls eintretenden verlorenen Aufwandes zu minimieren, regte das Kontrollamt an, bei der notwendigen Bedarfsdeckung die Grundsätze einer sparsamen Mittelverwendung in den Vordergrund zu stellen. Ebenso erschien es zweckmäßig, für den Fall einer (durch die Marktbeteiligung anderer Autobusbetreiber) allenfalls notwendigen Reduktion von WL-eigenen Bussen (und hierfür erforderlichen Abstellflächen) eine wirtschaftlich sinnvolle Nachnutzung nicht mehr benötigter Teile der Be-

triebsanlagen anzustreben. Nicht zuletzt empfahl das Kontrollamt, neben der Eigenfinanzierung - gemeinsam mit präsumtiven Partnern - auch alternative Finanzierungsmodelle zu überlegen, die geeignet sind, eine Risikominimierung herbeizuführen.

Zu berücksichtigen ist dabei der Umstand, dass unter der Annahme eines sofortigen Baubeginnes und einer reibungslosen Projektabwicklung die Großgarage frühestens Ende 2005 fertig gestellt sein wird und die oben erwähnte Übergangsfrist von acht Jahren bereits im Jahre 2011 abläuft, sodass damit gerechnet werden muss, die Garage über einen Zeitraum von nur sechs Jahren im derzeit geplanten Umfang nützen zu können.

Die Feststellungen des Kontrollamtes sind im Wesentlichen richtig. Anzumerken ist dazu aber, dass die für den Busbereich geplante Übergangsfrist gemäß des geänderten EU-VO-Entwurfes noch vom Rat und vom Europäischen Parlament abänderbar ist und darüber hinaus vom Willen der zuständigen Behörde abhängt.

Im vorliegenden Bericht des Kontrollamtes wird auch die Entwicklung von Szenarien zur Vermeidung eines verlorenen Aufwandes im Hinblick auf die neu gebaute Garage nach dem möglichen Eintritt von Privaten in den Wiener Busverkehrsmarkt angeregt. Nach Ansicht der WL bestehen folgende generelle Möglichkeiten:

- Die Stadt Wien verpflichtet nach Öffnung des Busmarktes auch Private, gegen entsprechendes Entgelt ihre Busse in der Garage unterzustellen. Dies würde den km-Satz von privaten Busunternehmen entsprechend beeinflussen. Zu bedenken ist aber, dass im Zuge einer diskriminierungsfreien Ausschreibung günstigere Abstellmöglichkeiten nicht verhindert werden könnten.

- Auf den Bau der Garage wird bis auf weiteres verzichtet und die WL wird versuchen, mit den bestehenden Ressourcen auszukommen.