



# STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10  
A-1082 Wien

Tel.: 01 4000 82829 FAX: 01 4000 99 82810

E-Mail: [post@stadtrechnungshof.wien.at](mailto:post@stadtrechnungshof.wien.at)  
[www.stadtrechnungshof.wien.at](http://www.stadtrechnungshof.wien.at)

StRH IV - 38/20

WIENER LINIEN GmbH & Co KG und  
MA 5, Prüfung der Gebarung hinsichtlich  
des Öffentlichen Personennahverkehrs-  
und -finanzierungsvertrages

## KURZFASSUNG

*Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG erfüllt die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen eines integrierten öffentlichen Gesamtverkehrsangebotes in Wien. Das Angebot beinhaltet die 3 Verkehrsmodi (Untergrundbahn, Bus und Straßenbahn) sowie die Bereitstellung der Infrastruktur und des Wagenparkes aus einer Hand. Der diesbezügliche Dienstleistungsauftrag gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wurde von der Stadt Wien im Jahr 2016 direkt an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG als interne Betreiberin vergeben.*

*Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die WIENER LINIEN GmbH & Co KG als Dienstleisterin und die MA 5 - Finanzwesen als Bestellerin hinsichtlich der Gebarung im Zusammenhang mit dem Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrag einer Prüfung. Den Schwerpunkt der Prüfung stellten neben einer wirtschaftlichen Analyse, die Bestellung und Abrechnung der Verkehrsdienstleistungen sowie deren Qualitätssteuerung dar.*

*Die Einschau zeigte, dass die Ziele des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages grundsätzlich in das Steuerungssystem der WIENER LINIEN GmbH & Co KG integriert waren. Die Gewinnung von Marktanteilen und die Steigerung der Anzahl der Fahrgäste konnten im Betrachtungszeitraum nicht zur Gänze erreicht werden.*

*Hinsichtlich der Planung und Abrechnung der Verkehrsdienstleistungen regte der Stadtrechnungshof Wien an, die Prämissen festzulegen und zu dokumentieren, wesentliche Abweichungen zu erläutern, eine schriftliche Regelung für nachträgliche Leistungserweiterungen festzulegen sowie eine explizite Darstellung der Abrechnung des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages vorzunehmen.*

*Weiters empfahl der Stadtrechnungshof Wien der MA 5 - Finanzwesen, eine Funktions-trennung bei der Ausübung ihrer verschiedenen Rollen vorzunehmen. Außerdem wurden ein möglichst zeitnaher Ausgleich der Salden im Zusammenhang mit dem Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrag und die Weiterentwicklung des Qualitätsanreizsystems angeregt sowie auf die geforderte Detaillierung der Berichte über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen hingewiesen.*

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Gebarung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen hinsichtlich des ÖPNV-Vertrages einer Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung diesbezüglicher Schlussbesprechungen den geprüften Stellen mit. Die von den geprüften Stellen abgegebenen Stellungnahmen wurden berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

## INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien .....	9
1.1 Prüfungsgegenstand .....	9
1.2 Prüfungszeitraum .....	10
1.3 Prüfungshandlungen .....	10
1.4 Prüfungsbefugnis .....	10
1.5 Vorberichte .....	10
2. Gesellschaftsrechtliche Verhältnisse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG .....	10
3. Wirtschaftliche Entwicklung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG.....	13
3.1 Wirtschaftliche Entwicklung im Überblick.....	13
3.2 Finanzierungsstruktur und Finanzkennzahlen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG .....	17
3.3 Leistungskennzahlen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG.....	21
3.4 Entwicklung der Anzahl der Fahrgäste und der Marktanteile der WIENER LINIEN GmbH & Co KG .....	23
4. Magistratsabteilung 5 - Finanzwesen .....	24
5. Abschluss und Vertragsinhalte des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages.....	25
5.1 Rahmenbedingungen zum Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrag.....	25
5.2 Aufsichts- und Kontrollvertrag.....	28

5.3 Abschluss des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages.....	30
5.4 Ausgewählte Inhalte und Bestandteile des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages .....	31
5.5 Leistungsangebot der WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Rahmen des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages .....	34
5.6 Finanzierung durch den Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrag.....	35
5.7 Abschluss einer Durchführungsvereinbarung und Änderungen der Anlagen.....	36
6. Umsetzung des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages.....	37
6.1 Zielvorgaben Steuerung.....	37
6.2 Abgrenzung Kerngeschäft und Nebengeschäfte (Trennungsrechnung) .....	38
6.3 Qualitätsanreizsystem.....	40
6.4 Vorgaben für die Berechnung des finanziellen Ausgleiches für die Erbringung der Verkehrsdienstleistungen .....	44
6.5 Umsetzung der Vorgaben für die Berechnung des finanziellen Ausgleiches .....	46
6.6 Abrechnung des finanziellen Ausgleiches .....	47
6.7 Vermeidung einer möglichen Überkompensation .....	53
6.8 Veröffentlichung gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.....	55
7. Zusammenfassung der Empfehlungen.....	56

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Kennzahlen aus der Gewinn- und Verlustrechnung der Jahre 2014 bis 2019.....	13
Tabelle 2: Entwicklung des Personalaufwandes und des Personalstandes (VZÄ) .....	14
Tabelle 3: Zuschüsse an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG .....	17
Tabelle 4: Bereinigte Betriebsergebnisse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG .....	19
Tabelle 5: Zu bezuschussende bereinigte Betriebsergebnisse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG.....	19
Tabelle 6: Deckung der Kosten der Verkehrsdienstleistungen durch Umsatzerlöse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG .....	20

Tabelle 7: Jährliche geleistete Platzkilometer der WIENER LINIEN GmbH & Co KG .....	21
Tabelle 8: Bereinigtes Betriebsergebnis pro Mio. Platzkilometer .....	22
Tabelle 9: Entwicklung der Anzahl der Fahrgäste .....	23
Tabelle 10: Entwicklung des Modal Split .....	23
Tabelle 11: Gegenüberstellung der Plan- und Istzahlen exklusive Qualitätszuschläge der Jahre 2017 bis 2019.....	48
Tabelle 12: Darstellung der Qualitätszuschläge des finanziellen Ausgleiches .....	51

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs.....	Absatz
AEUV .....	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
AG .....	Aktiengesellschaft
Art. ....	Artikel
bzgl. ....	bezüglich
bzw. ....	beziehungsweise
d.h. ....	das heißt
d.s.....	das sind
EDV.....	Elektronische Datenverarbeitung
EG.....	Europäische Gemeinschaft
E-Mail .....	Elektronische Post
EN .....	Europäische Norm
etc. ....	et cetera
EU.....	Europäische Union
EU-Kommission.....	Europäische Kommission
EUR.....	Euro
EWG.....	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
exkl.....	exklusive
f .....	folgende (Seite)

ff.....	folgende (Seiten)
FN.....	Firmenbuchnummer
Gelegenheitsverkehrs-Gesetz.....	Bundesgesetz über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen
GFW.....	Geschäftsgruppe Finanzen, Wirtschaftspolitik und Wiener Stadtwerke (Jahr 2007)
GmbH & Co KG .....	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
GmbH.....	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
HTML .....	Hypertext Markup Language
https .....	Hypertext Transfer Protocol Secure
inkl. ....	inklusive
IT .....	Informationstechnologie
Kfz.....	Kraftfahrzeug
leg. cit.....	legis citatae
LGBl. ....	Landesgesetzblatt
lit. ....	litera
lt. ....	laut
m.b.H.....	mit beschränkter Haftung
MA .....	Magistratsabteilung
Mio. EUR.....	Millionen Euro
Mio.....	Millionen
Mrd. EUR .....	Milliarden Euro
Nr. ....	Nummer
o.a. ....	oben angeführt
ÖPNRV-G .....	Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz)
ÖPNV .....	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNV-Vertrag .....	Öffentlicher Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrag

Pr.Z. ....	Präsidentialzahl
QSU .....	Qualität, Sicherheit, Umwelt
rd.....	rund
Rz. ....	Randzahl
s. ....	siehe
STEP 2025 .....	Stadtentwicklungsplans 2025
u.a. ....	unter anderem
U1 .....	U-Bahnlinie 1
U2.....	U-Bahnlinie 2
U4.....	U-Bahnlinie 4
U5.....	U-Bahnlinie 5
U-Bahn.....	U-Bahn
UGB.....	Unternehmensgesetzbuch
URG .....	Unternehmensreorganisationsgesetz
US.....	United States
VDV .....	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
vgl. ....	vergleiche
VPI.....	Verbraucherpreisindex
VZÄ.....	Vollzeitäquivalent
WStV .....	Wiener Stadtverfassung
Z .....	Ziffer
z.B. ....	zum Beispiel

## LITERATURVERZEICHNIS

Durchführungsübereinkommen zum ÖPNV-Vertrag gültig ab 1. Jänner 2017

Mitteilung der Kommission über die Auslegungsleitlinien zu der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personendienste auf Schiene und Straße (2014/C 92/01)

Öffentlicher Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrag

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates



## PRÜFUNGSERGEBNIS

### **1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien**

#### **1.1 Prüfungsgegenstand**

Der Stadtrechnungshof Wien prüfte die Gebarung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen hinsichtlich des ÖPNV-Vertrages.

Das Ziel war eine generelle Darstellung und Beurteilung der Finanzierungsstruktur und der damit im Zusammenhang stehenden wirtschaftlichen Entwicklung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Weiters waren die Prüfung der Finanzierung der erbrachten Verkehrsdienstleistungen in Form des finanziellen Ausgleiches sowie des Abschlusses und der Umsetzung des diesbezüglichen ÖPNV-Vertrages Ziel der Einschau.

Die Prüfungsschwerpunkte waren - ausgehend von den strategischen Vorgaben der Stadt Wien als indirekte Eigentümerin und als Bestellerin der Leistungen des ÖPNV-Vertrages - die Sparsamkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit der erbrachten Verkehrsleistungen sowie deren Qualitätssteuerung. Des Weiteren war die Frage einer allfälligen Überkompensation der gemeinwirtschaftlichen Leistungen bzw. einer eventuellen Quersubventionierung von eigenwirtschaftlichen Leistungen von Relevanz.

Die Nichtziele waren eine (sicherheits-)technische Prüfung, die Prüfung beihilfen-, vergabe- und steuerrechtlicher Fragestellungen sowie die Prüfung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und des U-Bahnneubaues. Ein weiteres Nichtziel war die vertiefende Prüfung der im Zusammenhang mit dem öffentlichen Personennahverkehr stehenden Verrechnungsströme im Kernhaushalt der Stadt Wien sowie der Kosten- und Leistungsrechnung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG.

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

Die gegenständliche Prüfung wurde von der Abteilung Beteiligungen des Stadtrechnungshofes Wien durchgeführt.

## **1.2 Prüfungszeitraum**

Die gegenständliche Prüfung erfolgte im ersten Quartal 2021. Das Eröffnungsgespräch mit der geprüften Stelle fand am 27. November 2020 statt. Die Schlussbesprechungen wurden am 23. Juni 2021 bzw. am 30. Juni 2021 durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum umfasste die Jahre 2017 bis 2019, wobei gegebenenfalls auch frühere und spätere Entwicklungen in die Einschau einbezogen wurden.

## **1.3 Prüfungshandlungen**

Die Prüfungshandlungen umfassten Dokumentenanalysen, Literatur- und Internetrecherchen, Berechnungen, Belegprüfungen und Interviews mit Vertreterinnen bzw. Vertretern der geprüften Stellen in Form von Videokonferenzen.

Die geprüften Stellen legten die geforderten Unterlagen zeitgerecht vor, sodass sich keine Verzögerungen im Prüfungsablauf ergaben.

## **1.4 Prüfungsbefugnis**

Die Prüfungsbefugnis für diese Gebarungsprüfung ist in § 73b Abs. 2 WStV und die erforderliche Sicherstellung dieser Prüfungsbefugnis im Gesellschaftsvertrag der WIENER LINIEN GmbH & Co KG festgeschrieben. Die Prüfungsbefugnis hinsichtlich der MA 5 - Finanzwesen ist in § 73b Abs. 1 WStV festgeschrieben.

## **1.5 Vorberichte**

Zum gegenständlichen Prüfungsthema liegen dem Stadtrechnungshof Wien für die vergangenen 10 Jahre keine relevanten Prüfungsberichte vor.

## **2. Gesellschaftsrechtliche Verhältnisse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG**

2.1.1 Die Ersteintragung der Gesellschaft mit FN 181593z in das Firmenbuch datierte vom 20. April 1999. Sitz der Gesellschaft ist Wien.

2.1.2 Bei der geprüften Gesellschaft handelte es sich um eine große Gesellschaft gemäß § 221 UGB. Eigentümerinnen der Gesellschaft waren die WIENER STADTWERKE GmbH als Kommanditistin und die WIENER LINIEN GmbH als Komplementärin und geschäftsführende Gesellschafterin. Die bedungene Einlage des Kommanditkapitals betrug 400,-- Mio. EUR und war voll eingezahlt.

Bei der Prüfung der Jahresabschlüsse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG handelte es sich um eine Pflichtprüfung durch eine unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die unter Einbeziehung der Buchführung und des Lageberichtes gemäß §§ 269 ff UGB zu erfolgen hatte. Die für den Betrachtungszeitraum vorliegenden Jahresabschlüsse wurden mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Die Voraussetzungen für die Vermutung eines Reorganisationsbedarfes gemäß § 22 Abs. 1 Z 1 URG waren nicht gegeben.

2.1.3 Laut Gesellschaftsvertrag der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wurde folgender Gegenstand des Unternehmens definiert:

- Die Übernahme des Betriebes WIENER LINIEN,
- die Planung, Herstellung, Instandhaltung und Wartung von Eisenbahnanlagen, die Instandhaltung und Wartung von Eisenbahnen insbesondere im Rahmen des öffentlichen Nahverkehrs durch Straßenbahnen und U-Bahn,
- der Betrieb von Kraftfahrlinien, insbesondere im Rahmen des öffentlichen Nahverkehrs, die Planung und die Durchführung der für den Betrieb erforderlichen Bauten sowie die Instandhaltung und Wartung von Kfz,
- die Ermittlung und maschinelle Verarbeitung von Daten,
- die Führung von Museen,
- der Betrieb von Druckereien,
- die gewerbsmäßige Personenbeförderung nach dem Gelegenheitsverkehrs-Gesetz,
- der Betrieb von Reisebüros,
- die Errichtung und der Betrieb von Parkplätzen und Parkanlagen,

- der Erwerb, die Verwaltung und Veräußerung von Beteiligungen an Gesellschaften und anderen Unternehmen sowie die Verwaltung eigenen Vermögens,
- die Veräußerung, die Verpachtung oder die Vermietung von beweglichen und unbeweglichen Gütern des Anlagevermögens wie Liegenschaften, einschließlich Superädifikaten, Garagen, Geschäftsräumlichkeiten und Geschäftslokalen aller Art sowie Betriebsmittel und Betriebsanlagen und die Durchführung von mit diesen Tätigkeiten im Zusammenhang stehenden Leasinggeschäften,
- der Handel mit Waren aller Art, soweit er im Zusammenhang mit den übrigen Tätigkeiten der Gesellschaft steht,
- die Ausübung des Gast- und Schankgewerbes,
- die Immobilienverwaltung,
- die Erzeugung von Gleisen sowie der Gleisbau,
- das Tischlereigewerbe,
- die Übernahme von Baurechten und Superädifikaten und deren Verwaltung,
- die Beratungsdienstleistungen,
- das Baumeistergewerbe und
- das Schlossereigewerbe.

2.1.4 Die Geschäftsführung und Vertretung der Gesellschaft oblag ausschließlich der Komplementärin WIENER LINIEN GmbH. Diese hatte bis zum 30. September 2017 3 und danach 2 Geschäftsführende bestellt.

2.1.5 Gemäß Geschäftsordnung der Geschäftsführung der WIENER LINIEN GmbH, gültig ab 1. März 2015 und genehmigt mit Gesellschafterbeschluss vom 27. Februar 2015, bedurften u.a. der Abschluss, die Änderung und die Auflösung von Verträgen über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs der vorherigen Zustimmung durch die Generalversammlung. Des Weiteren wurde u.a. festgelegt, dass diesbezügliche Geschäfte vorab einem Ausschuss der Generalversammlung (s. Koordinationsausschuss, Punkt 5.2) vorzulegen waren.

2.1.6 Gemäß Geschäftsordnung des Aufsichtsrates der WIENER LINIEN GmbH bedurfte u.a. die Festlegung allgemeiner Grundsätze der Geschäftspolitik einer Zustimmung durch den Aufsichtsrat.

Des Weiteren war bzgl. der Finanzierung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG festzuhalten, dass sowohl die Festlegung von Tarifen für die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel als auch die Aufnahme von Anleihen, Darlehen und Krediten sowie sonstige Finanzierungen und Leasinggeschäfte, ausgenommen kurzfristige Betriebsmittelfinanzierungen, die 2 Mio. EUR im Einzelnen oder 4 Mio. EUR insgesamt in einem Geschäftsjahr übersteigen, soweit diese Maßnahmen nicht im jährlichen Wirtschaftsplan enthalten waren, vom Aufsichtsrat zu genehmigen waren.

2.1.7 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG stand in einem Konzernverhältnis mit der WIENER STADTWERKE GmbH und wurde in den Konzernabschluss miteinbezogen.

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

#### 3.1 Wirtschaftliche Entwicklung im Überblick

Der Stadtrechnungshof Wien zeigte die wirtschaftliche Entwicklung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Zeitraum der Jahre 2014 bis 2019 anhand von Kennzahlen aus der Gewinn- und Verlustrechnung auf. Dieser Betrachtungszeitraum wurde gewählt, da basierend auf den Istzahlen des Jahres 2013 die Rahmenbedingungen des ÖPNV-Vertrages kalkuliert wurden und im Jahr 2014 als Verhandlungsbasis dienten (Beträge in Mio. EUR):

Tabelle 1: Kennzahlen aus der Gewinn- und Verlustrechnung der Jahre 2014 bis 2019

Jahr	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Gesamterträge ohne Finanzerträge	1.015,17	1.045,48	1.095,72	1.071,47	1.116,50	1.128,81
Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	-86,00	-82,46	-84,28	-86,56	-107,79	-85,29
Personalaufwand	-468,31	-486,05	-500,65	-487,38	-494,30	-526,66
Abschreibungen	-283,23	-286,65	-285,77	-295,76	-316,39	-312,49
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-290,18	-298,49	-343,40	-344,89	-355,33	-378,59
Betriebsergebnis	-112,54	-108,18	-118,39	-143,13	-157,31	-174,24

Jahr	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Finanzergebnis	3,93	0,75	1,80	-2,65	-2,19	-1,37
Jahresfehlbetrag	-108,62	-107,43	-116,59	-145,78	-159,51	-175,61
Bilanzgewinn	-	-	-	-	-	-

Quelle: Jahresabschlüsse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG

3.1.1 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG finanzierte ihre erbrachten Verkehrsleistungen aus Betriebseinnahmen bzw. Beförderungserlösen sowie Mitteln der öffentlichen Hand in Form von Zuschüssen für gemeinwirtschaftliche Leistungen. Hinsichtlich der im Betrachtungszeitraum stetig angestiegenen Beförderungserlöse war anzumerken, dass im Jahr 2014 und im Jahr 2018 Tarifierhöhungen vorgenommen wurden. Weiters fielen einige Zuschüsse aufgrund ihres Projektbezuges in unterschiedlicher Höhe aus. Im Betrachtungszeitraum war jedoch ein fast durchgängiger Anstieg der in der Tabelle 1 dargestellten Gesamterträge festzustellen.

3.1.2 Der Aufwand für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen stieg im Jahr 2018 im Vergleich zu den anderen Jahren des Betrachtungszeitraumes außerordentlich. Gründe dafür waren gemäß den Angaben der WIENER LINIEN GmbH & Co KG höhere Fahrstromkosten durch die Bildung einer Rückstellung infolge eines Rechtsstreites wegen drohender Nachforderungen im Zusammenhang mit der Ökostrompauschale sowie steigende Energiepreise, welche u.a. aufgrund der Trennung des gemeinsamen Strommarktes mit Deutschland anfielen.

3.1.3 Zur Analyse der Entwicklung des Personalaufwandes wurden in der folgenden Tabelle 2 der durchschnittliche Personalstand (VZÄ) und der Personalaufwand pro VZÄ im Zeitraum der Jahre 2014 bis 2019 dargestellt:

Tabelle 2: Entwicklung des Personalaufwandes und des Personalstandes (VZÄ)

Jahr	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Personalaufwand (in Mio. EUR)	468,31	486,05	500,65	487,38	494,30	526,66
Personalstand (in VZÄ)	8.688,00	8.760,00	8.761,00	8.648,00	8.560,00	8.488,00
Personalaufwand pro VZÄ (in EUR)	53.903,13	55.485,11	57.145,78	56.357,61	57.745,17	62.047,55

Quelle: Jahresabschlüsse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Gemäß den Angaben der WIENER LINIEN GmbH & Co KG resultierte der Anstieg des Personalaufwandes um 3,8 % im Jahr 2015 verglichen mit dem Jahr 2014 aus der jährlichen Lohnerhöhung und der gestiegenen Anzahl der VZÄ. Weiters wurden höhere Rückstellungen für Abfertigungen, Treue- und Jubiläumsgelder aufgrund der Zinsanpassung auf einen 7-Jahresdurchschnitt gebildet.

Im Jahr 2016 waren bei annähernd konstantem Personalstand die Lohnerhöhungen und eine Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes zur Vordienstzeitenanrechnung und dadurch die Bildung einer diesbezüglichen Rückstellung für den gestiegenen Personalaufwand verantwortlich.

Der Rückgang des Personalaufwandes im Jahr 2017 um 1,5 % war im Wesentlichen auf den geringeren Personalstand sowie geringere Rückstellungsdotierungen zurückzuführen.

Der Anstieg des Personalaufwandes im Jahr 2018 und im Jahr 2019, trotz sinkender Personalstände, wurde von der Geschäftsführung mit den jährlichen Lohnerhöhungen begründet. Darüber hinaus seien Anpassungen der Berechnungsparameter bei Rückstellungen für nicht konsumierte Zeitguthaben und Urlaube sowie bei den Rückstellungen für Abfertigungen, Treue- und Jubiläumsgelder erforderlich gewesen.

Zusammenfassend stellte der Stadtrechnungshof Wien fest, dass im Betrachtungszeitraum der Jahre 2014 bis 2019 der Personalaufwand um 12,5 % stieg und der Personalstand um 2,3 % zurückging, wodurch der Personalaufwand pro VZÄ um 15,1 % stieg.

3.1.4 Der Anstieg der Abschreibungen im Jahr 2017 im Vergleich zu den Vorjahren wurde von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit gestiegenen Buchwerten aufgrund der Modernisierung der U4 sowie der unterjährigen Verlängerung der U1 begründet. Die ganzjährige Wirkung der Verlängerung der U1 sowie eine Änderung der Abschreibungsmethode verursachten den weiteren Anstieg der jährlichen Abschreibung im Jahr 2018. Die geringeren Abschreibungen des Jahres 2019 im Vergleich zum Jahr

2018 waren auf bereits voll abgeschriebene Fahrzeuge und Teile des U-Bahngrundnetzes zurückzuführen.

3.1.5 Der sonstige betriebliche Aufwand im Jahr 2015 stieg im Vergleich zum Jahr 2014 durch die vermehrten Gebäude-, Fahrbahn- und Gleiserneuerungen im Zusammenhang mit den Großprojekten U4-Modernisierung und Erneuerung der Remisen. Darüber hinaus kam es im Fahrzeugbereich zu einem Anstieg der Hauptuntersuchungen.

Vom Jahr 2015 auf das Jahr 2016 erhöhte sich der sonstige betriebliche Aufwand um 44,91 Mio. EUR. Dieser Anstieg um rd. 15 % beinhaltete vor allem zusätzliche Aufwendungen für Instandhaltungen durch Dritte in der Höhe von 42,61 Mio. EUR, welche sich durch die zuvor genannten Großprojekte ergaben.

Der Anstieg des sonstigen betrieblichen Aufwandes im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 10,44 Mio. EUR wurde mit der Anpassung des Sekundärnetzes im Zusammenhang mit der Verlängerung der U1 und dadurch steigenden Transportleistungen durch Dritte begründet. Darüber hinaus kam es aufgrund des Austausches auf Dieselbusse durch den Verkauf von Flüssiggasbussen zu Verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen. Der Anstieg wurde weiters mit der Zunahme von Forschungs- und Entwicklungsprojekten sowie betriebsbedingten Schadensfällen begründet.

Die Erhöhung des sonstigen betrieblichen Aufwandes im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 um 23,26 Mio. EUR beinhaltete vor allem gestiegene Aufwendungen für Instandhaltungen durch Dritte in der Höhe von 11,52 Mio. EUR aufgrund von vermehrten Maßnahmen zur Anlageninstandhaltung und Indexanpassungen laufender Wartungsverträge. Darüber hinaus erhöhten sich die Aufwände für Transporte durch Dritte um 2,80 Mio. EUR aufgrund von Linienänderungen und Preiserhöhungen nach Neuausschreibungen. Außerdem stieg der sonstige Aufwand im Wesentlichen durch Wertberichtigungen von Forderungen in der Höhe von 5,15 Mio. EUR gegenüber dem Finanzamt. Des Weiteren stiegen die Betriebsleistungen durch Dritte um 4,37 Mio. EUR. Dies wurde mit einer Änderung des Konzerndienstleistungsvertrages und eines damit verbundenen höheren Entgelts für Konzerndienstleistungen, der Verschiebung von



Dienstleistungen zur konzerninternen IT-Dienstleisterin und der Ausweitung von Lizenzen sowie vermehrten EDV-Projekten begründet.

3.1.6 Wie der Tabelle 1 zu entnehmen ist, war seit dem Jahr 2015 beim Betriebsergebnis und dem Ergebnis vor Steuern eine laufende Verschlechterung festzustellen. Dadurch waren im Betrachtungszeitraum durchgängig steigende Auflösungen von Kapitalrücklagen und Zuschüsse der Stadt Wien erforderlich.

### 3.2 Finanzierungsstruktur und Finanzkennzahlen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG

3.2.1 In der folgenden Tabelle wurde die Entwicklung der von der Stadt Wien und vom Bund an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG geleisteten Zuschüsse zur Abgeltung der Verkehrsdienstleistungen und der Anschaffung von Verkehrsinfrastruktur im Betrachtungszeitraum der Gültigkeit des neuen ÖPNV-Vertrages in den Jahren 2017 bis 2019 dargestellt (Beträge in Mio. EUR):

Tabelle 3: Zuschüsse an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Jahr	2017	2018	2019
Finanzieller Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der Stadt Wien (ÖPNV-Vertrag)	293,19	311,34	320,22
Investitionskostenzuschuss der Stadt Wien (ÖPNV-Vertrag)	142,91	150,85	122,79
davon finanzieller Ausgleich für Erneuerungsprojekte	62,37	48,16	23,30
Zuschuss U-Bahnneubau Anteil der Stadt Wien	56,85	58,68	45,41
Zuschuss U-Bahnneubau Anteil des Bundes	56,85	58,68	45,41
Sonstige Förderungen der Stadt Wien (Sonderfinanzierung außerhalb des ÖPNV-Vertrages)	20,07	14,61	38,88
davon Kapitalzufuhr der Stadt Wien zur Finanzierung von Anlagevermögen analog des Investitionskostenzuschusses	13,97	14,27	19,08
Periodenverschiebungen des Investitionskostenzuschusses der Stadt Wien	-	6,57	22,59
Summe	569,87	600,73	595,30

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Beim finanziellen Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen handelte es sich um Mittel der Stadt Wien zur Abgeltung des Betriebsabganges auf Grundlage des ÖPNV-Vertrages. Der Investitionskostenzuschuss der Stadt Wien war ebenfalls im

ÖPNV-Vertrag geregelt und stellte eine Kapitalzufuhr für die Anschaffung und Herstellung von Gegenständen des Anlagevermögens mit Ausnahme der U-Bahnneubauprojekte und der damit verbundenen Fahrbetriebsmitteln mit Bundesbeitrag dar. In den Mitteln für Investitionskostenzuschüsse waren auch Erneuerungsprojekte budgetiert. Die Darstellung der Erneuerungsprojekte erfolgte in der Gewinn- und Verlustrechnung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Die Kapitalzufuhr zur Finanzierung der diesbezüglichen Aufwendungen neutralisierte somit die Auswirkung in der Gewinn- und Verlustrechnung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG.

Die anteiligen Zuschüsse des Bundes und der Stadt Wien dienten der Finanzierung der Anschaffung bzw. Herstellung von Investitionen im Zusammenhang mit dem U-Bahnneubau. Sonstige Förderungen stellten sowohl Mittel der Stadt Wien zur Kapitalzufuhr als auch zum finanziellen Ausgleich außerhalb der ÖPNV-Verträge dar. Weiters kam es bei den Investitionskostenzuschüssen zu Periodenverschiebungen, welche in einer eigenen Position dargestellt wurden, wobei darin im Jahr 2019 Erneuerungsprojekte in der Höhe von 11,31 Mio. EUR enthalten waren. Die leichten Schwankungen des jährlichen Verlaufes der Summen der Zuschüsse wurden von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit dem projektbezogenen Mittelbedarf begründet.

3.2.2 Wie zuvor erwähnt, wurde durch die ergebniswirksame Finanzierung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG durch Zuschüsse der Stadt Wien das Betriebsergebnis verzerrt. Daher bereinigte der Stadtrechnungshof Wien die seit dem neuen ÖPNV-Vertrag erzielten jährlichen Betriebsergebnisse der Gewinn- und Verlustrechnungen der Jahre 2017 bis 2019. Es wurden sämtliche Aufwände und Erträge im Zusammenhang mit dem Anlagevermögen und sämtliche erfolgswirksame Zuschüsse der Gewinn- und Verlustrechnung bereinigt. Darüber hinaus wurden die vollständig durch Zuschusserträge neutralisierten Aufwände im Zusammenhang mit Erneuerungsprojekten und Sondertopffinanzierungen sowie die Finanzergebnisse bereinigt. Die folgende Tabelle enthielt die diesbezüglich bereinigten Betriebsergebnisse der Gewinn- und Verlustrechnung der Jahresabschlüsse der Jahre 2017 bis 2019:

Tabelle 4: Bereinigte Betriebsergebnisse der WIENER LINIEN GmbH &amp; Co KG

Jahr	2017	2018	2019
Betriebsergebnis gemäß Jahresabschluss (in EUR)	-143.130.657,60	-157.313.609,25	-174.235.087,46
Bereinigung Anlagevermögen (in EUR)	170.271.448,25	194.266.664,06	190.053.515,76
Bereinigung Aufwand für Zuschüsse Erneuerung, Sondertöpfe, Finanzergebnis (in EUR)	69.719.416,35	50.855.743,63	55.528.126,60
Bereinigung erfolgswirksame Zuschüsse der Stadt Wien in der Gewinn- und Verlustrechnung (in EUR)	-361.918.735,65	-360.885.485,36	-374.633.765,72
Bereinigtes Betriebsergebnis (in EUR)	-265.058.528,65	-273.076.686,92	-303.287.210,82
Entwicklung zum Vorjahr (in EUR)	-	-8.018.158,27	-30.210.523,90
Entwicklung zum Vorjahr (in %)	-	-3,03	-11,06

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG

3.2.3 In weiterer Folge nahm der Stadtrechnungshof Wien eine Gegenüberstellung des aufgrund des bereinigten Ergebnisses ermittelten Zuschussbedarfes und der tatsächlichen Zuschüsse des finanziellen Ausgleiches vor. Diesbezüglich wurde das zuvor ermittelte bereinigte Betriebsergebnis um die Veränderung der langfristigen unbaren Personalrückstellungen neutralisiert. Daraus wurde das zu bezuschussende bereinigte Betriebsergebnis abgeleitet (Beträge in EUR):

Tabelle 5: Zu bezuschussende bereinigte Betriebsergebnisse der WIENER LINIEN GmbH &amp; Co KG

Jahr	2017	2018	2019
Bereinigtes Betriebsergebnis	-265.058.528,65	-273.076.686,92	-303.287.210,82
Neutralisierung Veränderung unbare langfristige Personalrückstellungen	126.392,17	-12.747.848,13	4.910.338,19
Zu bezuschussendes bereinigtes Betriebsergebnis	-264.932.136,48	-285.824.535,05	-298.376.872,63
Finanzieller Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der Stadt Wien (ÖPNV-Vertrag)	293.191.252,57	311.342.200,56	320.224.339,75
Differenz Zuschuss finanzieller Ausgleich lt. Festlegung zum bereinigten Betriebsergebnis	28.259.116,09	25.517.665,51	21.847.467,12

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Dem zu bezuschussenden bereinigten Betriebsergebnis wurde der Zuschuss des finanziellen Ausgleiches lt. Festlegung gegenübergestellt. Die diesbezügliche Differenz resultierte aus dem Qualitätszuschlag lt. ÖPNV-Vertrag sowie der Berücksichtigung diverser Korrekturpositionen bei der Ermittlung des finanziellen Ausgleiches (s. Punkt 6.6.2).

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

Tabelle 6: Deckung der Kosten der Verkehrsdienstleistungen durch Umsatzerlöse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Jahr	2017	2018	2019
Umsatzerlöse (in EUR)	566.336.811,61	613.171.001,39	616.596.276,38
Zu bezuschussendes bereinigtes Betriebsergebnis (in EUR)	-264.932.136,48	-285.824.535,05	-298.376.872,63
Deckungsgrad (in %)	68,13	68,21	67,39

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass im Betrachtungszeitraum rd. 67 % bzw. rd. 68 % der Kosten der Erbringung der Verkehrsdienstleistungen (inkl. Nebengeschäfte) gedeckt wurden. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG kommentierte den vorliegenden Deckungsgrad mit der Deckung von rd.  $\frac{2}{3}$  der Kosten durch Umsatzerlöse mit Branchenüblichkeit. Ein wesentlicher Grund läge in der Tarifstruktur und dem politischen Willen, dass ihre Tickets zu einem günstigen Tarif angeboten werden sollten (z.B. Preis der Jahreskarte von 365,-- EUR). Hintergrund dafür waren zum einen soziale Aspekte des günstigeren Zuganges zum öffentlichen Personennahverkehr und zum anderen auch Umwelt- und Nachhaltigkeitsthemen sowie die Klima- und Verkehrsziele der Stadt Wien (Smart City Wien Rahmenstrategie).

### 3.3 Leistungskennzahlen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG

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

Die Entwicklung der jährlich geleisteten Platzkilometer - unterschieden nach den Betriebszweigen Bus (inkl. Auftragsverkehr), Straßenbahn und U-Bahn - wurde in der folgenden Tabelle für den Zeitraum der Jahre 2014 bis 2019 abgebildet (in Mio. Platzkilometer):

Tabelle 7: Jährliche geleistete Platzkilometer der WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Jahr	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Bus	2.891,70	3.088,10	3.212,60	3.202,90	3.252,80	3.338,70
Straßenbahn	4.186,70	4.165,60	4.218,80	4.244,80	4.250,50	4.268,30
U-Bahn	12.400,90	12.512,10	12.365,90	12.787,20	13.226,50	13.243,20
Gesamt	19.479,30	19.765,80	19.797,30	20.234,90	20.729,80	20.850,20

Quelle: Jahresabschlüsse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Der mit Ausnahme des Jahres 2017 kontinuierliche Anstieg der geleisteten Platzkilometer des Betriebszweiges Bus im Betrachtungszeitraum war gemäß den Angaben der WIENER LINIEN GmbH & Co KG durch die Übernahme von 14 Linien des externen Tarifverkehrs in den Auftragsverkehr, den vermehrten Einsatz von Gelenksbussen mit höherem Platzangebot, den erforderlichen Schienenersatzverkehren und die Erweiterung des Netzes um 2 neue Buslinien begründet.

Der Rückgang der Platzkilometer im Bereich der Straßenbahn im Jahr 2015 war durch die Kurzführung einer Linie im Zusammenhang mit Baumaßnahmen für die U1-Verlängerung bis Oberlaa bedingt. Durch den vermehrten Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit höherem Platzangebot stieg in den Folgejahren die Anzahl der Platzkilometer kontinuierlich an.

Die vom Betriebszweig U-Bahn geleisteten Platzkilometer stiegen vom Jahr 2014 auf das Jahr 2019 um rd. 842,30 Mio. bzw. rd. 6,8 %. Die Gründe dafür waren die Intervallverdichtungen und die Erweiterung der U1. Der Rückgang im Bereich der U-Bahn im Jahr 2016 wurde durch die Sperre der U4 verursacht.

Die von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG insgesamt geleisteten Platzkilometer erhöhten sich im Betrachtungszeitraum um rd. 1.370,90 Mio. bzw. rd. 7 %.

3.3.2 Die Gegenüberstellung des bereinigten Betriebsergebnisses zur Anzahl der geleisteten Platzkilometer ergab folgendes Bild:

Tabelle 8: Bereinigtes Betriebsergebnis pro Mio. Platzkilometer

Jahr	2017	2018	2019
Bereinigtes Betriebsergebnis (in EUR)	-265.058.528,65	-273.076.686,92	-303.287.210,82
Anzahl Platzkilometer (in Mio.)	20.234,90	20.729,80	20.850,20
Bereinigtes Betriebsergebnis pro Mio. Platzkilometer (in EUR)	-13.099,08	-13.173,15	-14.546,01

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Der Tabelle 8 ist zu entnehmen, dass das negative bereinigte Betriebsergebnis auch bezogen auf die Anzahl der geleisteten Platzkilometer im Betrachtungszeitraum anstieg. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG begründete die Verschlechterung mit den bereits vorne genannten Sachverhalten. Zusammenfassend führte der stetige Ausbau des Netzes und die laufende Angebotsausweitung sowie die laufende Verbesserung der Fahrgastsicherheit und des Kundinnen- bzw. Kundenkomforts zu weiteren Steigerungen der Betriebskosten, die sich nur teilweise im Anstieg der Platzkilometer widerspiegeln. Darüber hinaus standen den jährlichen Betriebskostensteigerungen keine jährlichen Tarifsteigerungen im gleichen Ausmaß gegenüber, sodass sich das negative Betriebsergebnis auch aus diesem Grund laufend erhöhte.

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

3.4.1 Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Anzahl der Fahrgäste in den Jahren 2014 bis 2019 (in Mio.):

Tabelle 9: Entwicklung der Anzahl der Fahrgäste

Jahr	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Fahrgäste	931	939	954	962	966	961

Quelle: Jahresabschlüsse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Vom Jahr 2014 bis zum Jahr 2018 erfolgte ein kontinuierlicher Anstieg der Fahrgastzahlen um insgesamt 35 Mio. bzw. rd. 3,8 %. Im Jahr 2019 gingen die Fahrgastzahlen leicht zurück.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG begründete den Rückgang der Anzahl der Fahrgäste im Jahr 2019 im Lagebericht zum Jahresabschluss 2019 mit einem geringeren Anstieg des Bevölkerungswachstums und führte in weiterer Folge aus, dass in den nächsten Jahren von einem stabilen Fahrgastniveau auszugehen sei.

3.4.2 Im Rahmen der Kennzahl Modal Split wurde das Mobilitätsverhalten von Personen beschrieben. Mit dem Modal Split wurde der Anteil der für die zurückgelegten Wege der Wienerinnen bzw. Wiener genutzten Verkehrsmittel gemessen. In der folgenden Tabelle wurde die jährliche Entwicklung des Modal Split in den Jahren 2014 bis 2019 dargestellt (in %):

Tabelle 10: Entwicklung des Modal Split

Jahr	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Öffentlicher Personennahverkehr	39	39	39	38	38	38
Motorisierter Individualverkehr	28	27	27	27	29	27
Fahrrad	7	7	7	7	7	7
Fußgängerinnen bzw. Fußgänger	26	27	27	28	26	28

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Gemäß des im Jahr 2015 publizierten Fachkonzeptes „Mobilität des Stadtentwicklungsplans (STEP) 2025“ war die Zielsetzung für den Modal Split der Stadt Wien, dass bis zum Jahr 2025 von den Wienerinnen bzw. Wienern 80 % der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden, während der derzeitige Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf 20 % zurückgehen sollte. Der Beitrag der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zum Erreichen dieser Zielsetzung wurde in der Präambel des vorliegenden ÖPNV-Vertrages dahingehend berücksichtigt, als dort u.a. als Zielvorstellungen eine weitere Verbesserung des Marktanteiles der WIENER LINIEN GmbH & Co KG durch Gewinnung neuer Fahrgäste sowie eine weitere Steigerung der Fahrgastzahlen festgelegt wurden. Der Stadtrechnungshof Wien fasste daher zusammen, dass das bestehende Ziel der Steigerung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2019 jedes Jahr erreicht werden konnte. Der Marktanteil im Modal Split blieb mit 38 % bzw. 39 % jedoch gleich. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, weitere Anstrengungen zur Verbesserung des Marktanteiles im Modal Split zu unternehmen und auch wieder eine Steigerung der Fahrgastzahlen zu erreichen.

#### **4. Magistratsabteilung 5 - Finanzwesen**

4.1 Die MA 5 - Finanzwesen war gemäß Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien u.a. für Angelegenheiten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße zuständig.

Ab dem Jahr 2016 war die MA 5 - Finanzwesen auch für finanzierungs- und vertragsrechtliche Angelegenheiten des Schienenverbundes sowie des öffentlichen Personen- und Regionalverkehrs zuständig. Vor diesem Hintergrund war die MA 5 - Finanzwesen somit Bestellerin und Behörde gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für öffentliche Personenverkehrsdienste. In Ausübung dieser Rollen hatte sie in Abstimmung mit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG als interner Betreiberin die Personenverkehrsdienste im Rahmen von zu vergebenden Dienstleistungsaufträgen zu planen und zu bestellen. Außerdem war sie entsprechend den Bestimmungen des Anhan-



ges der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für die laufende Abwicklung bzw. Abrechnung des diesbezüglichen finanziellen Ausgleiches und der Kapitalzufuhr sowie für die Berichtspflichten an die EU-Kommission zuständig. Darüber hinaus hatte sie als anordnungsbefugte Dienststelle die Gebührstellung und Zahlung der diesbezüglich erforderlichen Mittel aus dem Haushalt der Stadt Wien zu veranlassen.

4.2 Wie bereits erwähnt, trug die MA 5 - Finanzwesen als Behörde im Sinn der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bzw. Bestellerin von Verkehrsleistungen gemäß ÖPNV-Vertrag einen wesentlichen Teil zur Finanzierung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG bei.

Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass zum Prüfungszeitpunkt ein Mitglied des Aufsichtsrates der WIENER LINIEN GmbH & Co KG als Bediensteter der MA 5 - Finanzwesen wesentlich, unmittelbar und operativ bei der Planung, Bestellung, Abrechnung und Veranlassung der Gebührstellung und Zahlung des finanziellen Ausgleiches sowie der Kapitalzufuhr durch die MA 5 - Finanzwesen in Ausübung ihrer Rolle als Bestellerin und Behörde (gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) eingebunden war, was das Risiko eines Interessenkonfliktes in sich trug. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl daher der MA 5 - Finanzwesen, Mitglieder des Aufsichtsrates der WIENER LINIEN GmbH & Co KG nicht in die von der MA 5 - Finanzwesen in ihrer Rolle als Bestellerin bzw. Behörde (gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) für öffentliche Personenverkehrsdienste durchzuführenden wesentlichen Prozesse einzubinden.

## **5. Abschluss und Vertragsinhalte des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages**

### **5.1 Rahmenbedingungen zum Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrag**

5.1.1 Der Betrieb des städtischen öffentlichen Personennahverkehrs in Wien erfolgte bis zum Jahr 1999 unmittelbar durch die Stadt Wien. Die Finanzierung basierte auf Gemeinderatsbeschlüssen. Im Beschluss des Gemeinderates vom 19. November 1979 (Pr.Z. 3336) wurde ein sogenannter „Entschuldungsbeschluss“ gefasst und ein jährlicher Geldfehlbetrag als „Zuschuss“ sowie die Finanzierung der Investitionen in Form

einer „Kapitalzuführung“ gewährt. Die WIENER LINIEN nahmen nach der Ausgliederung der WIENER STADTWERKE aus der Stadt Wien am 12. Juni 1999 als GmbH & Co KG den Betrieb auf.

Die Stadt Wien schloss mit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG am 20. Jänner 2002 einen ÖPNV-Vertrag und beauftragte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit der Bereitstellung von Verkehrsdienstleistungen und Verkehrsinfrastruktur. Die Finanzierung sah eine Mischfinanzierung aus Betriebseinnahmen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und Mitteln der öffentlichen Hand vor. Die Zuerkennung der öffentlichen Mittel erfolgte weiterhin mit der generellen Gewährung der o.a. Geldbeträge. Der Vertrag lief Ende des Jahres 2016 aus.

5.1.2 Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße regelt die Vergabe von Dienstleistungsverträgen des öffentlichen Personenverkehrs und unter welchen Umständen Ausgleichszahlungen bzw. die Gewährung von exkl. Rechten als mit dem Binnenmarkt vereinbar gelten. Das Ziel ist, eine Überkompensation der Leistungen bzw. Quersubventionierung anderer Leistungen durch Zuschüsse der öffentlichen Hand zu verhindern. Werden Finanzmittel der öffentlichen Hand im Einklang mit dieser Verordnung gewährt, so unterliegen diese Mittelzuflüsse nicht der allgemeinen beihilfenrechtlichen Notifikationspflicht.

Ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag umfasst gemäß Art. 5 der Verordnung einerseits Dienstleistungsaufträge in Form von Dienstleistungskonzessionen, bei denen die Betreiberin bzw. der Betreiber das Einnahmerisiko trägt, und andererseits Dienstleistungsverträge im engeren Sinn, bei denen das Einnahmerisiko bei der Auftraggeberin bzw. beim Auftraggeber liegt.

Unter dem öffentlichen Personenverkehr werden gemäß Verordnung Beförderungsleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse, die für die Allgemeinheit diskriminierungsfrei und fortlaufend erbracht werden, verstanden. Personenverkehrsdienstleistungen können demnach durch die Behörde selbst, durch Beauftragung

Dritter mittels wettbewerblichen Vergabeverfahren oder durch Beauftragung interner Betreiberinnen bzw. Betreiber ohne wettbewerbliche Vergabeverfahren erbracht werden.

Eine zuständige Behörde gemäß Art. 2 lit. b der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist jede Behörde oder Gruppe von Behörden eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, die zur Intervention im öffentlichen Personenverkehr in einem bestimmten geografischen Gebiet befugt ist, oder jede mit einer derartigen Befugnis ausgestattete Einrichtung. Der Behördenbegriff nach nationalem Recht unterscheidet sich von dem nach EU-Recht. Behörden nach nationalem Recht sind mit Hoheitsbefugnissen ausgestattet, während es sich im internationalen Verkehrsrecht oft um die Erteilung von Konzessionen, aber auch um die Festlegung von Tarifen etc. handelt. Die Stadt Wien ist zuständige örtliche Behörde im Sinn der Verordnung.

Eine interne Betreiberin bzw. ein interner Betreiber ist gemäß Art. 2 lit. j der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 eine rechtliche getrennte Einheit, über die eine zuständige örtliche Behörde eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über eine eigene Dienststelle entspricht.

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 legt weiters fest, dass die Gewährung von ausschließlichen Rechten bzw. Ausgleichsleistungen gleich welcher Art für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erfolgt. Als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung sieht die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gemäß Art. 2 lit. e eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die die Betreiberin bzw. der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte. Die Mitgliedsstaaten haben gemäß Mitteilung der Kommission (2014/C 92/01), Kapitel 2.2.5, dadurch einen großen Ermessensspielraum bei der Festlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Endnutzerinnen bzw. Endnutzer.

Für die Gewährung einer Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sind die Vorgaben des Anhanges der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 anzuwenden. Neben einem Überkompensationsverbot dieser Ausgleichsleistungen wird darin eine Trennungsrechnung für andere Tätigkeiten neben den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vorgegeben. Weiters wird ausgeführt, dass das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistung einen Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung der Betreiberin bzw. des Betreibers, die objektiv nachprüfbar ist, und der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität geben muss. Diesbezüglich führt die EU-Kommission in ihrer Auslegungsleitlinie (Mitteilung der Kommission [2014/C 92/01]) aus, dass die Ausgleichsleistung so gestaltet sein muss, dass im Laufe der Zeit zumindest eine gewisse Effizienzsteigerung gewährleistet ist. Es muss dabei sichergestellt werden, dass die Betreiberin bzw. der Betreiber keine unverhältnismäßigen Gewinne aus Effizienzsteigerungen erzielen kann.

Des Weiteren verweist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf ein erhöhtes Transparenzgebot bei der Vergabe und Umsetzung von direkt vergebenen Dienstleistungsaufträgen. Als obligatorische Mindestinhalte eines ÖPNV-Vertrages werden insbesondere eine klare Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung und des geografischen Geltungsbereiches sowie eine objektive und nachvollziehbare Aufstellung der Parameter für die Berechnung der Ausgleichsleistung gefordert.

## **5.2 Aufsichts- und Kontrollvertrag**

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sieht die Vergabe öffentlicher Personendienstverträge an eine interne Betreiberin bzw. einen internen Betreiber ohne wettbewerbliches Vergabeverfahren unter bestimmten Voraussetzungen vor. Um auf die wichtigen Entscheidungen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG ausschlaggebend Einfluss nehmen zu können und den einschlägigen Rechtsvorschriften und der Judikatur Folge zu leisten, wurde im Motivenbericht zum Beschluss des Gemeinderates vom 14. Dezember 2007 (05472-2007/0001-GFW) die Notwendigkeit eines beherrschenden Einflusses auf die WIENER LINIEN GmbH & Co KG wie über eine eigene Dienststelle

erachtet. Diese Durchgriffsrechte sollten durch den Abschluss eines Aufsichts- und Kontrollvertrages zwischen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, der damaligen WIENER STADTWERKE Holding AG, sowie der WIENER LINIEN GmbH sichergestellt werden. Die Generalversammlung der WIENER LINIEN GmbH stimmte dem Abschluss des Vertrages in ihrer 36. Sitzung vom 6. Dezember 2007 zu.

Der Aufsichts- und Kontrollvertrag wurde am 8. Jänner 2008 auf unbestimmte Zeit zwischen der Stadt Wien, der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, der WIENER LINIEN GmbH und der damaligen WIENER STADTWERKE Holding AG abgeschlossen.

Durch Beschlussfassung der Generalversammlung der WIENER LINIEN GmbH sollte gemäß Aufsichts- und Kontrollvertrag ein Koordinationsausschuss als Beirat der Generalversammlung der WIENER LINIEN GmbH eingerichtet werden. Dieser sollte aus den über Vorschlag der Stadt Wien in den Aufsichtsrat der WIENER LINIEN GmbH bestellten Personen bestehen. Dabei waren dem Koordinationsausschuss jene Geschäftsfälle der WIENER LINIEN GmbH & Co KG vorzulegen, die der Zustimmung durch die Generalversammlung bedürfen. Der Aufsichts- und Kontrollvertrag sah vor, falls bis zum Beginn der Sitzung der Generalversammlung durch den Koordinationsausschuss keine Untersagung eines Antrages erfolgt, dies als Zustimmung des Koordinationsausschusses für die Einbringung des entsprechenden Antrages zu werten sei.

Nach erfolgter Umfirmierung der WIENER STADTWERKE Holding AG in eine GmbH war der Aufsichts- und Kontrollvertrag nicht mehr erforderlich und zwischen der MA 5 - Finanzwesen und der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wurde mit Schreiben vom 1. Dezember 2017 bzw. 15. Dezember 2017 die Sistierung vereinbart. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG informierte darüber die WIENER STADTWERKE Holding AG am 19. Dezember 2017 per E-Mail.

### **5.3 Abschluss des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages**

5.3.1 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG beauftragte im Zuge der Vertragsgestaltung mehrere Beratungsunternehmen mit einer generellen EU-beihilfenrechtlichen Prüfung bzw. Abklärung von Einzelfragen (z.B. Qualitätszuschlag) des ÖPNV-Vertrages. Ein Endgutachten einer Rechtsanwalts-gesellschaft hielt fest, dass Zuschüsse für laufende Betriebs- und Erhaltungskosten der Infrastruktur mit überwiegender Wahrscheinlichkeit von der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 umfasst seien.

Der Wortlaut der Verordnung sowie noch nicht vorliegende Entscheidungen der EU-Kommission ließen gemäß Gutachten weiter die Deutung zu, dass die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auch auf Zuschüsse für Neu- und Ersatzbeschaffungen von Infrastruktur anwendbar sei. Außerdem lägen auch keine Entscheidungen vor, in der die Ausgleichsfähigkeit von Kosten für diese ausgeschlossen werde. Eine etwaige Notifizierungspflicht dieser Zuschüsse wurde daher nicht mit absoluter Sicherheit ausgeschlossen. Dies wurde auch dem Aufsichtsrat der WIENER LINIEN GmbH in seiner Sitzung vom 24. März 2015 mitgeteilt.

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

5.3.2 Spätestens ein Jahr vor einer Direktvergabe muss die zuständige Behörde gemäß Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sicherstellen, dass bestimmte Informationen im Amtsblatt der EU veröffentlicht werden.

Am 25. August 2015 wurden diese Informationen mit einem geschätzten Auftragswert von 7,50 Mrd. EUR im Amtsblatt der EU unter <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:297841-2015:TEXT:DE:HTML> veröffentlicht.

5.3.3 In der ordentlichen Generalversammlung der WIENER LINIEN GmbH wurde die Geschäftsführung der WIENER LINIEN GmbH am 24. März 2015 unter Punkt 7. vorbehaltlich der Zustimmung des Koordinationsausschusses zur Zustimmung zum Abschluss des ÖPNV-Vertrages ermächtigt. Am gleichen Tag erfolgte die erste Sitzung des Koordinationsausschusses der WIENER LINIEN GmbH. Gemäß dem Protokoll dieser Sitzung stimmte der Ausschuss dem Abschluss des Vertrages einstimmig zu. Der Aufsichtsrat der WIENER LINIEN GmbH stimmte ebenfalls am 24. März 2015 in seiner 73. Sitzung zu.

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

## **5.4 Ausgewählte Inhalte und Bestandteile des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages**

5.4.1 Die wesentlichsten Änderungen zum bereits angeführten ersten ÖPNV-Vertrag betrafen insbesondere die Methode zur Berechnung der Ausgleichsleistung sowie das geschaffene Anreizsystem für die Einhaltung bestimmter Qualitätsstandards. Im ersten ÖPNV-Vertrag mit der Stadt Wien wurde die Abgeltung der Verkehrsdienstleistungen mittels fixem Betriebskostenzuschuss vorgenommen und nicht verbrauchte Mittel verblieben bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG.

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

5.4.3 Der Vertrag wurde gemäß seiner Präambel als Dienstleistungskonzession zum Betrieb des öffentlichen Verkehrs in allen 3 Modi und aller im Zusammenhang stehenden Leistungen abgeschlossen. Die Betreiberin sei demnach mit dem „Betriebsrisiko“ belastet, was insbesondere das Risiko im Zusammenhang mit der Häufigkeit der Inanspruchnahme der Verkehrsdienste und damit allenfalls abhängig von der Marktakzeptanz der Leistungen und der Höhe des verlangten Einnahmenausfalles zusammenhänge. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG stünde dabei zu anderen Mobilitätsformen, wie z.B. dem Individualverkehr oder eben Sharing-Diensten, in Konkurrenz.

5.4.4 Der Punkt IX. Tarifautonomie im ÖPNV-Vertrag berechtigt die WIENER LINIEN GmbH & Co KG zur Gestaltung neuer Tarifsysteme. Dabei werden die Anforderungen des Marktes und - soweit dies wirtschaftlich möglich ist - die Interessen der kommunalen Verkehrspolitik sowie der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H. berücksichtigt. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG verpflichtete sich, jährliche Tarifierhöhungen unter Berücksichtigung des zumutbaren Rationalisierungs- sowie



Einsparungspotenziales nur im betriebswirtschaftlich notwendigen Ausmaß durchführen.

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

Darüber hinaus bezog sich der ÖPNV-Vertrag auf einen Beschluss des Gemeinderates (05472-2007/0001-GFW) vom 30. November 2007, mit welchem der WIENER LINIEN GmbH & Co KG alle künftig zu vergebenden (freiwerdenden und neu zu erteilenden) Kraftfahrlinienkonzessionen übertragen werden. Dieser Beschluss enthielt darüber hinaus die Vorgabe, dass der künftige, im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzen im Auftrag der WIENER LINIEN GmbH & Co KG von Privaten gefahrene, Kraftfahrlinienverkehr das damalige Ausmaß des von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG beauftragten Verkehrs nicht unterschreiten durfte.

5.4.6 Die Anlage 1 des ÖPNV-Vertrages enthält eine Auflistung der Konzessionen für U-Bahn, Straßenbahnen sowie Autobusse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zum Stand März 2015. Die Anlage 2 weist eine Beschreibung von Bedienungsstandards und Intervallgrundsätze der von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zum Zeitpunkt des Inkraftsetzens des ÖPNV-Vertrages erbrachten Verkehrsdienstleistungen auf. Diese sind gemäß ÖPNV-Vertrag bei Meinungsverschiedenheiten über die Leistungserfüllung maßgeblich.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG verpflichtete sich, während der gesamten Dauer des Vertrages zumindest die im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Vertrages bestehen-

den Qualitätsstandards aufrechtzuerhalten. In der Anlage 3 wurden daher Qualitätskriterien definiert. Die Anlage 4 zählt für die Abrechnung des finanziellen Ausgleiches mögliche Ausgleichsparameter (wie z.B. VPI, Strompreisindex und Tariflohnindex) auf.

## **5.5 Leistungsangebot der WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Rahmen des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages**

5.5.1 Die anzubietenden Verkehrsdienstleistungen umfassen den Betrieb der gesamten U-Bahn, Straßenbahn- und Kraftfahrlinien in Wien.

Über die Fahrleistungen im engeren Sinn (sogenannte „Carrier-Tätigkeit“) hinaus hat die WIENER LINIEN GmbH & Co KG auch die organisatorischen und planerischen Tätigkeiten zu erbringen. Gemäß ÖPNV-Vertrag fallen insbesondere die Koordination und Integration der 3 Verkehrsträger (Modi), Planungen der optimierten Verkehrsabläufe, Abstimmung mit der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H., Kontrolle der Eisenbahnanlagen sowie Kontrolle der korrekten Fahrpreientrichtung unter diese Verkehrsmanagementleistungen. Dazu zählen auch Leistungen im Zusammenhang mit dem Vertrieb, dem Marketing oder dem Aufbau und dem Betrieb eines umfassenden Qualitätsmanagementsystems, dem Management von flexiblen Betriebsformen sowie der Koordination, dem Arrangement und dem Betrieb von ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen sowie der Videoüberwachung in den Stationen und Fahrzeugen.

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

Als Voraussetzung zur Erbringung der Verkehrsdienstleistungen samt Verkehrsmanagement hat die WIENER LINIEN GmbH & Co KG folgende Aufgaben hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur wahrzunehmen:

- Die Mitwirkung bei generellen Planungen und Durchführung von Detailplanungen hinsichtlich neuer Strecken,

- die Planung, Berechnung, Ausschreibung, Durchführung und Überwachung von Gleisneubauten, Gleiserneuerungen und Gleisregulierungen einschließlich Baustellenkoordinierung,
- die Planung, Ausschreibung, Leitung und Überwachung aller Neu-, Zu- und Umbauten sämtlicher Bauobjekte sowie
- die Erstellung von U-Bahnprojekten in Zusammenarbeit mit dem Magistrat der Stadt Wien etc.

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

5.5.3 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG ist gemäß ÖPNV-Vertrag und Gesellschaftsvertrag der WIENER LINIEN GmbH darüber hinaus berechtigt, zusätzliche Leistungen vor allem in angrenzenden oder verwandten Geschäftsfeldern am Markt (z.B. Leistungen der Oberbau-, Fahrzeug- und sonstiger Werkstätten sowie Consultingleistungen) anzubieten.

## **5.6 Finanzierung durch den Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrag**

5.6.1 Um die Sicherstellung der mittel- und längerfristigen Planbarkeit des Betriebes der WIENER LINIEN GmbH & Co KG sowie der Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Wien zu gewährleisten, wurde im ÖPNV-Vertrag grundsätzlich die bisherige Form der Finanzierung mittels „Zuschuss“ und „Kapitalzuführung“ fortgesetzt. Daher war die Bildung von 2 Rechnungskreisen für „Verkehrsdienstleistungen“ und „Verkehrsinfrastruktur“ im Vertrag vorgesehen.

5.6.2 Die MA 5 - Finanzwesen gewährte zur Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Anforderungen des Leistungsangebotes im Bereich „Verkehrsdienstleistungen“ unter Berücksichtigung der besonderen Leistungen gegenüber einer reinen kommerziellen Betreiberin bzw. einem reinen kommerziellen Betreiber einen finanziellen Ausgleich samt Qualitätszuschlag. Dieser Rechnungskreis umfasste insbesondere den Fahr-,

Bahnhofs- und Haltestellendienst der 3 Betriebszweige (Modi) U-Bahn, Straßenbahn und Autobus, die Leistungen des Verkehrsmanagements sowie die laufenden Betriebs- und Erhaltungskosten.

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

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

5.6.4 Zur Verwendung des finanziellen Ausgleiches samt Qualitätszuschlag und des Investitionskostenzuschusses hält der Vertrag fest, dass eine Verwendung der gewährten finanziellen Mittel außerhalb ihrer Widmung ausgeschlossen ist.

## **5.7 Abschluss einer Durchführungsvereinbarung und Änderungen der Anlagen**

5.7.1 Die MA 5 - Finanzwesen schloss mit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG ein Durchführungsübereinkommen zum ÖPNV-Vertrag, gültig ab 1. Jänner 2017, ab. Die Zustimmung der 2 damals zuständigen Stadträtinnen erfolgte am 5. September 2016. Dieses Durchführungsübereinkommen stellte die Rahmenbedingungen für die Planung, Budgetierung, Durchführung und Abrechnungen der finanziellen Zuschüsse ge-

mäß ÖPNV-Vertrag an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG dar und sollte die Zusammenarbeit zwischen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen regeln.

5.7.2 Mit Schreiben vom 7. Juni 2018 ersuchte die MA 5 - Finanzwesen um eine Abänderung der Anlage 3 (Qualitätskriterien) des ÖPNV-Vertrages. Das Schreiben richtete sich an die damals für die WIENER LINIEN GmbH & Co KG zuständige Stadträtin sowie den Stadtrat für Finanzen (als Verantwortlichen für rechtliche Angelegenheiten des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs). Die beiden Genehmigungen wurden am 29. Oktober 2018 erteilt.

Eine in der Geschäftsordnung der Geschäftsführung vorgesehene Genehmigung der Änderung des ÖPNV-Vertrages durch die Generalversammlung war nicht erfolgt. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG begründete dies mit der Geringfügigkeit der Änderungen. Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass gemäß Geschäftsordnung der Geschäftsführung jede Änderung des ÖPNV-Vertrages der Zustimmungspflicht durch die Generalversammlung unterlag, und empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, die gemäß der Geschäftsordnung erforderlichen Zustimmungen einzuholen.

## **6. Umsetzung des Öffentlichen Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrages**

### **6.1 Zielvorgaben Steuerung**

In der Präambel zum ÖPNV-Vertrag wurden im Detail folgende Ziele festgehalten:

- Weitere Verbesserung des Marktanteiles der WIENER LINIEN GmbH & Co KG durch Gewinnung neuer Fahrgäste,
- weitere Steigerung der Fahrgastzahlen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG,
- weitere Optimierung des Verkehrsangebotes und Ausweitung des Bus- und Schienennetzes,
- Sicherung der bestehenden hohen Qualität in allen für die Kundinnen bzw. Kunden relevanten Bereichen,

- Sicherung der Integration der Verkehrsdienste aller 3 Verkehrsträger (U-Bahn, Straßenbahn und Autobus) einschließlich insbesondere der Integration der Information, der Fahrausweise, der Fahrpläne sowie der Umsteigemöglichkeiten,
- Erhaltung der bestehenden besonderen Sicherheitsstandards der WIENER LINIEN GmbH & Co KG sowie
- Sicherung der optimalen Koordinierung zwischen der Erbringung der Verkehrsdienste und der Herstellung, der Erhaltung und dem Betrieb der Infrastruktur.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG berücksichtigte diese Zielvorgaben in ihrem integrierten Managementsystem zur Regelung der Grundsätze der strategischen und operativen Steuerung des Unternehmens. Sie wendete gemeinsam mit der MA 5 - Finanzwesen die zuvor genannten Zielvorgaben auch im Zuge der Umsetzung der Qualitätssteuerung mittels des Qualitätsanreizsystems des ÖPNV-Vertrages an. Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass im Rahmen der gemeinsamen Steuerung die Steigerung der Marktanteile durch Gewinnung neuer Fahrgäste und die Steigerung der Fahrgastzahlen als Zielvorgaben nicht berücksichtigt wurden.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl daher der MA 5 - Finanzwesen und der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, auch im Rahmen der gemeinsamen Steuerung sämtliche Zielvorgaben zu verwenden.

## **6.2 Abgrenzung Kerngeschäft und Nebengeschäfte (Trennungsrechnung)**

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sieht in ihrem Anhang unter Abs. 5 vor, dass für Tätigkeiten neben den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen mit Ausgleichsleistungen (Kerngeschäft) die Rechnungslegung getrennt erfolgen muss. Damit soll die Transparenz erhöht werden und eine mögliche Quersubventionierung dieser Nebengeschäfte vermieden werden. Daher sind auch gemäß ÖPNV-Vertrag für die weiteren Geschäftszweige der WIENER LINIEN GmbH & Co KG getrennte Konten zu führen und der Anteil der zugehörigen Aktiva sowie die Fixkosten gemäß den geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften umzulegen. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG darf einen etwaigen Verlust aus dieser Tätigkeit weder mit dem für die

Verkehrsdienstleistungen gewährten finanziellen Ausgleich noch mit dem Investitionskostenzuschuss der Stadt Wien für Infrastrukturleistungen ausgleichen.

Zum Kerngeschäft der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zählten die gemäß dem Leistungsangebot unter Punkt 5.5 beschriebenen Leistungen. Darin enthalten war die Vermietung von Räumlichkeiten in U-Bahnstationen an Bäckereien etc., da es nach Angaben der WIENER LINIEN GmbH & Co KG international anerkannt sei, dass die Betreiberin bzw. der Betreiber von öffentlichen Nahverkehrsmitteln auch für die Verpflegung der Fahrgäste Sorge tragen kann. Das Verkehrsmuseum wiederum stelle ein Derivat zur Carrier-Tätigkeit dar und diene der Kundinnenbindung bzw. Kundenbindung sowie der allgemeinen Information über (Ausbau-)Tätigkeiten der WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Auch sei eine Anstoßfinanzierung der Tochtergesellschaft Upstream - next level mobility GmbH als Finanzierung einer Kernleistung identifiziert worden. Tätigkeiten durch Dritte für eine verbesserte Auslastung von Kerngeschäfts-tätigkeiten (z.B. Werkstätentätigkeiten bei einer Minderauslastung) seien ebenfalls dem Kerngeschäft zugeordnet worden.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG identifizierte 3 Bereiche als Nebengeschäfte. Darunter fielen der Betrieb der Vienna Ring Tram, die Hausbetreuungsagenden durch die Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft der Wiener Stadtwerke Gesellschaft m.b.H. für 9 Wohnhäuser der WIENER LINIEN GmbH & Co KG sowie Reparatur- und Wartungsleistungen für Dritte (außerhalb von Auslastungen der Kerngeschäfts-tätigkeiten).

Die Buchungen betreffend die Nebengeschäfte würden gemäß Angaben der WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Ertrags- und Aufwandsbereich in eigenen Profitcentern der jeweiligen Fachbereiche auf Basis von Vollkosten erfolgen. Für die Finanzierung der Investitionen der Nebengeschäfte werde auf eine eigene Rücklage zurückgegriffen.

### 6.3 Qualitätsanreizsystem

6.3.1 Wie zuvor berichtet, hatte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG gemäß ÖPNV-Vertrag ein Qualitätsanreizsystem zur Erbringung von Personenverkehrsdienstleistungen eingeführt. Anzumerken war, dass die von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG gewählte Vorgehensweise im November 2014 einer Prüfung durch ein externes Beratungsunternehmen unterzogen wurde. Dieses stellte fest, dass noch keine belastbare Entscheidungspraxis der EU-Kommission oder der europäischen Gerichte dazu vorliege. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG gab an, dass auch bis zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien diesbezüglich keine neueren Erkenntnisse vorliegen würden.

Das Qualitätsanreizsystem basierte in weiten Teilen auf der Europäischen Norm EN 13816 - „*Transport-Logistik und Dienstleistungen - Öffentlicher Personenverkehr Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität*“ und war ins QSU-Management-System der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, welches laufend extern evaluiert wurde, integriert.

Im Rahmen des Qualitätsanreizsystems wurde ein System von Qualitätszu- und Qualitätsabschlägen geschaffen. Diese wurden anhand der im ÖPNV-Vertrag vorgegebenen Zielwerte von Qualitätskriterien und Qualitätsmessgrößen errechnet. Diesbezüglich wurden folgende Qualitätskriterien festgelegt:

- Sicherheit,
- Pünktlichkeit,
- Sauberkeit,
- Zuverlässigkeit (Verfügbarkeit),
- Anschlusssicherung,
- Kundinnen- bzw. Kundenfreundlichkeit (Kundinnen- bzw. Kundeninformation),
- Barrierefreiheit (behindertengerechte Ausstattung) und
- Schnelligkeit.



Diesen zuvor genannten Qualitätskriterien wurden objektiv messbare und subjektiv bewertete Daten aus Fahrgastsicht anhand einer jeweils pro Kriterium festgelegten Definition zugeordnet. Darauf basierten 12 Kennzahlen, welche in der Bewertung gleich gewichtet wurden. Die objektiv messbaren Daten wurden von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG selbst erhoben. Die subjektiven Daten wurden anhand von Fahrgastbefragungen durch eine unabhängige Einrichtung, welche von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG nach Zustimmung der MA 5 - Finanzwesen beauftragt wurde, durchgeführt. Gemäß den Angaben der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wurde die vor Abschluss des ÖPNV-Vertrages bereits bestehende Beauftragung der diesbezüglichen Einrichtung in Abstimmung mit der MA 5 - Finanzwesen beibehalten.

6.3.2 Der Stadtrechnungshof Wien nahm Einschau in die Unterlagen der Fahrgastbefragung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Im Rahmen der diesbezüglichen Erhebungen wurden jährlich mindestens 2.000 Personen aus Wiener Haushalten zu ihrem Mobilitätsverhalten in Form von Telefoninterviews befragt. Die Fahrgastbefragung war als Paneel angelegt, d.h., dass nach einem Jahr möglichst dieselben Haushalte wieder befragt wurden. Es wurden die zuvor genannten Qualitätskriterien der Kundinnen- bzw. Kundenzufriedenheit erhoben und auch deren Wichtigkeit ermittelt. Durch die Verknüpfung von Bewertung und Wichtigkeit (Bedeutung) der verschiedenen Merkmale konnte ein Handlungsportfolio abgeleitet und die Bereiche mit dem größten Handlungsbedarf ermittelt werden. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Fahrgastbefragung noch weitere Themen mit Mobilitätsbezug untersucht. Beispielsweise wurde die Meinung zur Umwandlung öffentlicher Parkplätze zugunsten von Carsharing, hinsichtlich der Entwicklung von Imagewerten über die Zufriedenheit mit der Website der WIENER LINIEN GmbH & Co KG oder zur Abschaffung des eigenen Privatfahrzeuges erhoben.

6.3.3 Der MA 5 - Finanzwesen wurde gemäß ÖPNV-Vertrag von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG ein Zugriffs- und Prüfungsrecht durch eigene Organe oder durch beauftragte Dritte eingeräumt.

Im Betrachtungszeitraum der Jahre 2017 bis 2019 hatte die MA 5 - Finanzwesen im Rahmen der Abrechnung die Messergebnisse der Kriterien von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG übernommen. Die Übernahme weiterer Detailinformationen wie beispielsweise Begründungen von Zielabweichungen oder zu den zugrunde liegenden Fahrgastbefragungen konnte nicht nachgewiesen werden. Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass für die MA 5 - Finanzwesen eine Prüfung der Richtigkeit der Messergebnisse der Kriterien sowie das Erkennen wesentlicher Handlungsbedarfe oder zusätzlicher Themenbereiche zur Weiterentwicklung des Qualitätsanreizsystems dadurch nur eingeschränkt möglich war. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl daher der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen, zur Sicherstellung der laufenden Prüfung und Weiterentwicklung der Qualitätsmessung im Rahmen des Qualitätsanreizsystems den Informationsfluss zwischen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen zu verbessern.

6.3.4 Im Jahr 2018 wurde für das Qualitätskriterium Pünktlichkeit die Messmethode von Handstoppung auf automatisierte Auswertung aus dem rechnergestützten Betriebsleitsystem geändert. Beim Qualitätskriterium Zuverlässigkeit wurde die Basis der Messung des Anteiles von Niederflurfahrzeugen im Bereich der Straßenbahn von der Auslaufquote der Fahrzeuge auf die Anzahl der geleisteten Nutzkilometer geändert.

Diese Veränderungen wurden gemäß den Vorgaben des ÖPNV-Vertrages zwischen der für die WIENER LINIEN GmbH & Co KG damals zuständigen Stadträtin und dem für die MA 5 - Finanzwesen zuständigen Stadtrat vereinbart. Mit Schreiben vom 5. November 2018 wurde der WIENER LINIEN GmbH & Co KG von der MA 5 - Finanzwesen mitgeteilt, dass die Änderungen bereits für die Abrechnung des Jahres 2018 wirksam seien.

6.3.5 Wie zuvor berichtet, umfasste der ÖPNV-Vertrag mit Ausnahme der Investitionskostenzuschüsse für den U-Bahnneubau das gesamte Leistungsspektrum der WIENER LINIEN GmbH & Co KG als integrierte Verkehrsdienstleisterin. Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass das Qualitätsanreizsystem nur einen geringen Bezug zu den

Aufgaben Verkehrsmanagement und Verkehrsinfrastruktur hatte. Beispielsweise wurden die Themenbereiche Kundinnen- bzw. Kundenzufriedenheit hinsichtlich der Gestaltung von Vertriebskanälen zum einfachen, physischen Erwerb von Tickets, die Thematik des Schwarzfahrens aber auch die Nachrüstung der Klimatisierung im Straßenbahnbereich, die Weiterentwicklung der Multimodalität sowie Ökologierungs- und Digitalisierungsthemen nicht behandelt.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl daher der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen, hinsichtlich des Umfanges des Qualitätsanreizsystems auch den Aufgaben Verkehrsmanagement und Verkehrsinfrastruktur eine höhere Bedeutung beizumessen.

Weiters stellte der Stadtrechnungshof Wien fest, dass das vorliegende Qualitätsanreizsystem das Ziel, gemäß Präambel des ÖPNV-Vertrages weitere Marktanteile zu gewinnen, nur bedingt unterstützen konnte. Beispielsweise wurde die Zufriedenheit der Kundinnen- bzw. Kundengruppe der außerhalb Wiens wohnhaften Pendlerinnen bzw. Pendler nicht erhoben, nicht zwischen innerstädtischem Bereich und vorstädtischem Bereich (Flächenbezirke) deutlicher differenziert und keine Schwerpunkte hinsichtlich Nachtverkehr und Auftragsverkehr gesetzt. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl daher der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen, im Qualitätsanreizsystem das Ziel, weitere Marktanteile zu gewinnen, stärker zu gewichten.

6.3.6 Der Anhang der Europäischen Norm EN 13816 - „*Transport-Logistik und Dienstleistungen - Öffentlicher Personenverkehr Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität*“ enthielt u.a. Hinweise zur Leistungsmessung und zu Kundinnen- und Kundenzufriedenheitsmessungen. Als geeignete Verfahren wurden Kundinnen- bzw. Kundenzufriedenheitserhebungen und direkte Leistungsmessungen (insbesondere Reisendenzählungen) aufgezählt.

Das Qualitätsanreizsystem der WIENER LINIEN GmbH & Co KG umfasste als Verfahren sowohl Kundinnen- bzw. Kundenzufriedenheitserhebungen als auch direkte Leistungsmessungen. Für direkte, automatisierte Fahrgastzählungen waren nur bei Teilen des Fuhrparks die technischen Voraussetzungen vorhanden, wodurch die Gesamtsumme der Fahrgastzahlen von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG durch Hochrechnungen ermittelt wurde. Zur Sicherstellung der zeitnahen Erzielung genauerer Ergebnisse empfahl der Stadtrechnungshof Wien der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, die technischen Voraussetzungen des Fuhrparks zur direkten, automatisierten Ermittlung der Fahrgastzahlen unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit zu erweitern.

Darüber hinaus wurden im Anhang der Europäischen Norm EN 13816 - „*Transport-Logistik und Dienstleistungen - Öffentlicher Personenverkehr Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität*“ als weiteres Verfahren zur Leistungs- und Kundenzufriedenheitsmessung Mystery Shopping Beobachtungen erwähnt. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der MA 5 - Finanzwesen, die Einführung von Mystery Shopping Beobachtungen durch unabhängige Untersuchungsteams zu evaluieren.

#### **6.4 Vorgaben für die Berechnung des finanziellen Ausgleiches für die Erbringung der Verkehrsdienstleistungen**

6.4.1 Gemäß Durchführungsübereinkommen muss die WIENER LINIEN GmbH & Co KG jährlich im Rahmen einer Erstmeldung die Planzahlen für diesen Finanzbedarf für das folgende Wirtschaftsjahr und rollierend für 5 Folgejahre an die MA 5 - Finanzwesen übermitteln. Darin enthalten sind z.B. neue Rahmenbedingungen und Projekte, die zuvor mit der bzw. dem für die WIENER LINIEN GmbH & Co KG zuständigen Stadträtin bzw. Stadtrat abgestimmt wurden. Auch sind die Prämissen für die Indizes sowie geplante Tarifanpassungen vorzulegen.

Nach Bestätigung der Erstmeldung (Zusammenfassung der Zuschüsse) durch die MA 5 - Finanzwesen hat die WIENER LINIEN GmbH & Co KG einen detaillierten Wirtschaftsplan für das kommende Jahr zu erstellen. Der finanzielle Ausgleich (ex-ante Kalkulation) ist gemäß ÖPNV-Vertrag aus dem von der WIENER LINIEN

GmbH & Co KG vor der Leistungserbringung aufgestellten Wirtschaftsplan für das folgende Geschäftsjahr zu ermitteln. Diese Kalkulation ist der MA 5 - Finanzwesen zur Akkordierung und schriftlichen Bestätigung vor dem Aufsichtsratsbeschluss der WIENER LINIEN GmbH vorzulegen.

6.4.2 Für die Berechnung des zu planenden Qualitätszuschlages stellte das Jahr 2013 die Ausgangsbasis dar. Die Beibehaltung dieses bereits hohen Niveaus soll gemäß ÖPNV-Vertrag mit einem allgemeinen Qualitätszuschlag in der Höhe von 4 % des Umsatzes im Rahmen des finanziellen Ausgleiches sichergestellt werden. In der Durchführungsvereinbarung wurde als Umsatz das „reine Beförderungsentgelt“ definiert.

6.4.3 Bei der ex-post Abrechnung des finanziellen Ausgleiches ist ein Sollausgleich sowie ein finanzieller Nettoeffekt zu ermitteln. Die beiden Beträge werden gegenübergestellt und der tatsächlich ausgleichsfähige Betrag entspricht dem kleineren der beiden Beträge. Damit sollen höhere Kosten nicht automatisch ausgeglichen werden. Die ex-post Abrechnung ist bis zum 30. April des Folgejahres von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zu erstellen und der MA 5 - Finanzwesen vorzulegen.

Gemäß ÖPNV-Vertrag sind für die Berechnung des Sollausgleiches die geplanten Kosten der tatsächlichen Entwicklung der im Wirtschaftsplan enthaltenen Ausgleichsparameter (Indizes) anzupassen. Auch bei den Erlösen hat eine Anpassung, falls Tarifanpassungen nicht wie geplant umgesetzt werden, zu erfolgen. Zusätzlich können Anpassungen um unvorhersehbare Änderungen von Rahmenbedingungen (wie Leistungsanpassungen, Qualitätsverbesserungen etc.) vorgenommen werden.

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

6.4.4 Bezüglich der Qualitätskriterien wurde im ÖPNV-Vertrag festgelegt, dass diese im Rahmen der ex-post Abrechnung geprüft und die Zu- und Abschläge bei den ein-

zelenen Kriterien saldiert werden. Qualitätssteigerungen führen zusätzlich zu einem Zuschlag von 2 % und Qualitätseinbußen zu Abschlägen von bis zu 4 % des Umsatzes. Würde bei einem der Qualitätsmerkmale eine festgelegte absolute Untergrenze unterschritten, wäre kein allgemeiner Qualitätszuschlag und der volle Qualitätsabschlag zu verrechnen.

## **6.5 Umsetzung der Vorgaben für die Berechnung des finanziellen Ausgleiches**

6.5.1 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG übermittelte der MA 5 - Finanzwesen jährlich die vorzulegende Mehrjahresplanung. Der Stadtrechnungshof Wien stellte diesbezüglich fest, dass die Auflistung der zur Anwendung gelangten Prämissen nicht vollständig war. Da die im ÖPNV-Vertrag aufgezählten Prämissen nur beispielhaft angeführt waren, müssen die tatsächlichen Prämissen im Planungsprozess zwischen den Vertragspartnerinnen festgelegt werden.

Unter „Wesentliche Inhalte“ zur Planung des finanziellen Ausgleiches wurde angeführt, dass sich die voraussichtlichen Betriebskosten im Wesentlichen aus den geplanten Fahrleistungen, den Instandhaltungen, dem Personalbedarf und den benötigten Roh- und Hilfsstoffen ergeben. Die errechneten Betriebskosten würden sich am derzeitigen Betriebskonzept orientieren.

Daneben wurden noch besondere Themen bzw. Projekte, wie z.B. ein Projekt zur Effizienzsteigerung, Auswirkungen einer U-Bahnverlängerung bzw. von Sanierungen, Security-Konzept etc., welche in die Plandaten Eingang fanden, angeführt. Die geplanten Auswirkungen dieser Sonderthemen und Projekte waren in den Unterlagen jedoch im Detail nicht ersichtlich.

Der Stadtrechnungshof Wien regte bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen an, alle Prämissen festzulegen und deren Anwendung im Planungsprozess für den finanziellen Ausgleich zu dokumentieren.

6.5.2 Die Bestätigung der Zuschüsse wurde jährlich vom Leiter der MA 5 - Finanzwesen sowie der Geschäftsführung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG unterzeichnet. Die

Einschau ergab, dass im ersten Jahr der Umsetzung des Vertrages diese Unterfertigung bereits während dessen Umsetzung stattfand und daher nicht als Planungsgrundlage für den detaillierten Wirtschaftsplan dienen konnte.

6.5.3 Im Zuge der Vertragsverhandlungen wurde auf Basis der Mehrjahresplanung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG ein Richtwert von 324 Mio. EUR (inkl. Qualitätszuschlag) vertraglich fixiert, der in weiterer Folge als Grundlage der Festlegung des finanziellen Ausgleiches diente.

Im ersten Vertragsjahr 2017 wurde dieser Richtwert mit rd. 335 Mio. EUR festgelegt. Dieser Richtwert wurde sodann jährlich im Zuge der ex-ante Kalkulation des finanziellen Ausgleiches in den Verhandlungen über den jeweiligen Wirtschaftsplan angepasst.

6.5.4 Im Punkt IV. des ÖPNV-Vertrages waren für die Jahre 2017 bis 2019 geplante Platzkilometer angegeben. Im Betrachtungszeitraum aktualisierte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG diese geplanten Platzkilometer. Diese Änderungen wurden im jährlichen Wirtschaftsplan berücksichtigt und vom Aufsichtsrat der WIENER LINIEN GmbH & Co KG genehmigt. Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass die WIENER LINIEN GmbH & Co KG die MA 5 - Finanzwesen als Bestellerin diesbezüglich nicht informiert hatte.

## **6.6 Abrechnung des finanziellen Ausgleiches**

6.6.1 Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG übermittelte für die Wirtschaftsjahre 2017 bis 2019 fristgerecht die Abrechnungen an die MA 5 - Finanzwesen. Die Einschau ergab, dass in allen Jahren des Betrachtungszeitraumes der Nettoeffekt zur Ermittlung des tatsächlichen finanziellen Ausgleiches heranzuziehen war.

6.6.2 Die Abrechnung für den finanziellen Ausgleich stellte die Zahlen auf Grundlage der ex-ante Kalkulation (Plan) den Istzahlen gegenüber (Beträge in Mio. EUR):

Tabelle 11: Gegenüberstellung der Plan- und Istzahlen exklusive Qualitätszuschläge der Jahre 2017 bis 2019

Wirtschaftsjahr	Plan	Ist	Abweichung	in %
2017	315,87	269,97	-45,90	-14,5
2018	306,88	286,33	-20,55	-6,7
2019	306,61	294,72	-11,89	-3,9

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Der Vergleich der geplanten zu den tatsächlichen Zahlen (exkl. Qualitätszuschlag) zeigte, dass die Planzahlen in den Jahren 2017 bis 2019 immer unterschritten wurden. Die Abweichung verringerte sich jedoch kontinuierlich von -14,5 % im Jahr 2017 auf -3,9 % im Jahr 2019. Details zu den Abweichungen bzw. Erläuterungen dazu waren den Unterlagen nicht zu entnehmen.

Der Stadtrechnungshof Wien regte bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG an, die wesentlichsten Abweichungen der Istzahlen zu den Planzahlen in den Abrechnungsunterlagen zu kommentieren.

In den o.a. Zahlen waren in den Jahren 2017 und 2018 unterjährige Leistungs- bzw. Budgeterhöhungen enthalten. Die MA 5 - Finanzwesen teilte per E-Mails der WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit, dass für Medienaktivitäten weitere Mittel angesprochen werden können und stellte auch gesonderte Mittel (Jahr 2017: 1,60 Mio. EUR; Jahr 2018: 1 Mio. EUR) zur Verfügung. Die Möglichkeit einer bzw. die Vorgehensweise bei nachträglichen Leistungserweiterungen wird weder im ÖPNV-Vertrag noch in der Durchführungsvereinbarung ausgeführt. Um eine mögliche Überkompensation zu vermeiden, empfahl der Stadtrechnungshof Wien der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen eine entsprechende schriftliche Regelung für nachträgliche Leistungserweiterungen festzulegen.

Darüber hinaus berücksichtigten die Abrechnungen „Erlöse aus US-Lease-Rücklage“. Die Auflösung dieser Rücklage für Cross-Border-Transaktionen wurde unter den Finanzerträgen ausgewiesen. Gemäß einer Vereinbarung zwischen der damaligen MA 4 - Allgemeine Finanz- und Wirtschaftsangelegenheiten und der WIENER LINIEN



GmbH & Co KG erhält die Stadt Wien  $\frac{1}{3}$  des Nettobarwertvorteiles einer festgelegten Transaktion.

Des Weiteren zeigte die Einschau, dass im Jahr 2019 der notwendige finanzielle Bedarf nur durch die Verwendung eines Teiles des Qualitätszuschlages aus dem Jahr 2017 in der Höhe von 5 Mio. EUR abgedeckt werden konnte.

6.6.3 Die Zahlen der Abrechnung waren aus dem Jahresabschluss der WIENER LINIEN GmbH & Co KG abzuleiten. Das Durchführungsübereinkommen enthielt keine Informationen, welche Sachverhalte bei dieser Überleitungsrechnung zu berücksichtigen sind. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG gab dazu bekannt, dass im Wesentlichen unbare Transaktionen mit Ausnahme der kurzfristigen Rückstellungen zu berücksichtigen seien. Diese Vorgehensweise solle die laufende Liquidität sicherstellen. Der Stadtrechnungshof Wien stellte dazu fest, dass der kalkulierte finanzielle Ausgleich unabhängig von Zahlungsfristen geviertelt an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG überwiesen wurde. Außerdem enthielt dieser den 4%igen allgemeinen Qualitätszuschlag. Darüber hinaus war die WIENER LINIEN GmbH & Co KG Teil des Cash-Pooling-Systems der WIENER STADTWERKE GmbH. Der Stadtrechnungshof Wien regte daher bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen an, die Abrechnung und damit Bezahlung von noch nicht zahlungswirksamen Aufwendungen zu überdenken.

6.6.4 Der der MA 5 - Finanzwesen mitgeteilte finanzielle Ausgleich enthielt auch den Qualitätszuschlag. Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass weder im ÖPNV-Vertrag noch im Durchführungsübereinkommen definiert war, ob geplante oder tatsächliche Beförderungserlöse als Berechnungsbasis für den Qualitätszuschlag heranzuziehen waren. Wie die Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien ergab, wurden die im Wirtschaftsplan festgelegten Beförderungserlöse (abzüglich von Förderungen für Hochschultickets) auch bei der Abrechnung als Basis herangezogen. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG begründete die Wahl dieser Vorgehensweise mit der Gewährleistung der Kontinuität der Berechnungsbasis. Das heißt, dass der maximal erzielbare Qualitätszuschlag dadurch mit der Planung festgelegt wurde und damit im

Vorhinein feststand und nur die reine Entwicklung der Messgrößen variabel wäre. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen, die Berechnungsgrundlage für den Qualitätszuschlag von Planbeförderungserlösen auf Istbeförderungserlöse zu ändern.

Für die Kalkulation des Qualitätszuschlages wurde von den Beförderungserlösen eine Förderung von Hochschultickets durch die Stadt Wien in Abzug gebracht. Die Höhe dieser jährlichen Förderung zur Finanzierung von Semestertickets für Studierende im Verkehrsverbund Ost-Region (Kernzone Wien) wurde gemäß Angaben der WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Rahmen der Wirtschaftsplanerstellung für das Jahr 2002 in Abstimmung mit der MA 5 - Finanzwesen mit 4,14 Mio. EUR jährlich festgelegt. Für die Förderung dieser Semestertickets konnte die MA 5 - Finanzwesen keine Vereinbarung bzw. Genehmigung durch die entsprechenden Gremien der Stadt Wien vorlegen. Sie verwies lediglich auf Vereinbarungen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und der Stadt Wien aus den Jahren 2013/14, wonach das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eine jährliche Unterstützung des Semestertickets ab dem Wintersemester der Jahre 2013/14 mit einem wertgesicherten Beitrag vereinbarte. Während die Förderung der Stadt Wien bei der Kalkulation des Qualitätszuschlages abgezogen wurde, blieb die zuvor genannte Förderung des Bundes außer Ansatz.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen, für die Ermittlung der Bemessungsgrundlage des Qualitätszuschlages die Förderungen von Gebietskörperschaften gleichzubehandeln. Des Weiteren wurde der MA 5 - Finanzwesen empfohlen, die rechtliche Grundlage für die Auszahlung der oben genannten Förderung durch die Stadt Wien sicherzustellen.

Die Abrechnungsunterlagen zur Ermittlung des Qualitätszuschlages zeigten weiters, dass in den Jahren 2017 bis 2019 aufgrund der Zielerreichung mehr als der allgemeine Qualitätszuschlag von 4 % (= Planwert) des Beförderungsumsatzes ausbezahlt wurde, der maximal mögliche Qualitätszuschlag von 6 % des Beförderungsumsatzes jedoch in keinem Jahr erreicht wurde. In der folgenden Tabelle wurden die jährlich möglichen

Qualitätszuschläge den tatsächlich erreichten Qualitätszuschlägen gegenübergestellt (Beträge in EUR):

Tabelle 12: Darstellung der Qualitätszuschläge des finanziellen Ausgleiches

Jahr	2017	2018	2019
Maximal möglicher Qualitätszuschlag 6 %	31.093.595,00	32.286.443,00	32.841.463,00
Qualitätszuschlag 4 % bei Beibehaltung des Qualitätsniveaus des Jahres 2013	20.729.063,00	21.524.295,00	21.894.309,00
Erreichter Qualitätszuschlag	27.350.686,00	29.148.362,00	29.637.641,00
Abweichung zum maximal möglichen Qualitätszuschlag	-3.742.909,00	-3.138.081,00	-3.203.822,00

Quelle: WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Während im Jahr 2017 bei allen Qualitätskriterien das Ausgangsniveau des Jahres 2013 und damit der Zielwert von 4 % überschritten werden konnte, wurde im Jahr 2018 beim Qualitätskriterium Pünktlichkeit der Zielwert für den 4%igen Qualitätszuschlag knapp nicht erreicht und daher für dieses Kriterium nur ein anteiliger Zuschlag gewährt. Im Jahr 2019 wurde beim Qualitätskriterium Zuverlässigkeit gesamt der Zielwert für den 4%igen Qualitätszuschlag knapp nicht erreicht und daher für dieses Kriterium nur ein anteiliger Zuschlag gewährt. Weiters wurde im Jahr 2019 für das Qualitätskriterium Barrierefreiheit der Aufzüge nur der 4%ige Qualitätszuschlag gewährt.

Zusammenfassend war festzustellen, dass im Betrachtungszeitraum Qualitätszuschläge in der Höhe von insgesamt 86,14 Mio. EUR der WIENER LINIEN GmbH & Co KG für Zwecke des ÖPNV-Vertrages gewährt wurden. Nach Angaben der Vertragsparteien darf die WIENER LINIEN GmbH & Co KG nur nach Genehmigung der MA 5 - Finanzwesen über diese Mittel verfügen.

6.6.5 Der Stadtrechnungshof Wien ersuchte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG weiters um Übermittlung der Trennungsrechnung auf Basis einer Profitcenterrechnung im Detail. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG übermittelte für das Wirtschaftsjahr 2017 für jedes Nebengeschäft eine Darstellung in unterschiedlichem Detaillierungsgrad und verwies auf die aufwendige Aufbereitung der Daten.

Für die Jahre 2017 bis 2019 ergaben sich gemäß den Angaben der WIENER LINIEN GmbH & Co KG Jahresüberschüsse für die Nebengeschäfte von 0,35 Mio. EUR bis 0,41 Mio. EUR. Die Nebengeschäfte wurden als Gesamtsaldo bei der Ermittlung des Ausgleichsbetrages abgezogen. Für die Wirtschaftsjahre 2017 und 2018 wurde in der Festlegung aufgrund von mangelnden Erfahrungswerten ein ausgeglichenes Ergebnis für alle Nebengeschäfte in Summe angenommen. Für das Wirtschaftsjahr 2019 wurde ein Saldo bei der Feststellung berücksichtigt.

Die Identifizierung der 3 Nebengeschäfte sowie deren buchhalterische Darstellung samt Vollkostendarstellung wurden bis dato keiner vertiefenden Prüfung unterzogen. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der MA 5 - Finanzwesen, die Trennungsrechnung auf Einhaltung der EU-rechtlichen Vorgaben zu prüfen.

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

Bei seiner Einschau stellte der Stadtrechnungshof Wien fest, dass im Bereich des Straßenbahnverkehrs die tatsächlichen Platzkilometer im Jahr 2017 um 2,6 % und im Jahr 2018 um 4,1 % höher als die damals aktuell im Wirtschaftsplan festgelegten und damit genehmigten Platzkilometer waren. Die WIENER LINIEN GmbH begründete diese Abweichungen der Jahre 2017 und 2018 mit dem vermehrten Einsatz von Niederflurfahrzeugen und dem damit verbundenen höheren Platzangebot sowie mit dem Ersatzverkehr durch die Straßenbahn aufgrund der sanierungsbedingten Sperre der U4. Eine diesbezügliche Rücksprache mit der MA 5 - Finanzwesen erfolgte nicht. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, bei künftigen Abweichungen, welche die vertraglichen Toleranzbereiche überschreiten, mit der MA 5 - Finanzwesen als Bestellerin das Einvernehmen herzustellen.

6.6.7 Der ÖPNV-Vertrag enthielt Vorgaben für das Ausmaß des von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zu beauftragenden Tarif- und Auftragsverkehrs. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG gab an, dass sie für den Zeitraum der Jahre 2017 bis 2019 rd. 40 % der Platzkilometerleistung der Verkehrsdienste des Busbereiches als Auftragsverkehr an Unterauftragnehmerinnen bzw. Unterauftragnehmer vergeben und somit die Vorgaben eingehalten hätte.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG übermittelte im Zuge der Abrechnung zum ÖPNV-Vertrag die jährlichen Platzkilometerleistungen des von Privaten gefahrenen Kraftfahrlinienverkehrs an die MA 5 - Finanzwesen. Die MA 5 - Finanzwesen erbrachte jedoch keinen Nachweis der Prüfung, ob der diesbezügliche festgelegte Anteil auch eingehalten wurde. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl daher der MA 5 - Finanzwesen, künftig die Prüfung der Einhaltung des Anteiles des von Privaten gefahrenen Kraftfahrlinienverkehrs sicherzustellen.

## **6.7 Vermeidung einer möglichen Überkompensation**

6.7.1 Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darf die Ausgleichsleistung den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt entspricht.

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

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

Damit sollte gemäß der WIENER LINIEN GmbH & Co KG das Risiko einer Überkompensation vermindert werden.

6.7.3 Der in der ex-ante Kalkulation ermittelte ausgleichsfähige Betrag (inkl. Qualitätszuschlag) ist gemäß ÖPNV-Vertrag in quartalsweisen Teilzahlungen an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG vorzunehmen. Sollten die im Betrachtungszeitraum gewährten Teilzahlungen den ausgleichsfähigen Betrag überschreiten, so ist dies spätestens in der nächstfolgenden Teilzahlung entsprechend zu berücksichtigen. Für einen Durchrechnungszeitraum von 5 Jahren ist zu überprüfen, ob eine eventuelle Überkompensation stattgefunden hat und wenn dies der Fall ist, mit der nächstfolgenden Teilzahlung auszugleichen.

6.7.4 Die jährlichen Abrechnungen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wiesen weitere Zahlungsflüsse zwischen der MA 5 - Finanzwesen und der WIENER LINIEN GmbH & Co KG aus. Neben dem finanziellen Ausgleich und dem Investitionskostenzuschuss des ÖPNV-Vertrages berücksichtigten die Abrechnungen entsprechend dem ÖPNV-Vertrag Forderungen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG aus den jährlichen Pensionsabrechnungen für zugeteiltes Personal gemäß dem Wiener Zuweisungsgesetz, LGBl. 1999/17. Darüber hinaus waren in die jährlichen Abrechnungen auch Abrechnungen aus Periodenverschiebungen, U-Bahnschienenverbundprojekten mit Bundesanteil und zusätzlichen Vereinbarungen oder Beauftragungen (US-Lease-Transaktionen, Förderung Hochschülerkarten, weitere Investitionsprojekte etc.) integriert, die größtenteils über die Beauftragung durch den ÖPNV-Vertrag hinausgingen. Da eine explizite Darstellung der Abrechnung des ÖPNV-Vertrages nicht vorgenommen wurde, regte der Stadtrechnungshof Wien bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen eine solche an.

Gemäß den Angaben der MA 5 - Finanzwesen bestand hinsichtlich der Abrechnungen der Wirtschaftsjahre 2017 bis 2019 ein Saldo zugunsten der Stadt Wien in der Höhe von 57,40 Mio. EUR, der von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Jahr 2021 rückzuführen wäre. Der Stadtrechnungshof Wien regte bei der WIENER LINIEN

GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen an, künftig Salden möglichst zeitnah auszugleichen.

## **6.8 Veröffentlichung gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007**

6.8.1 Gemäß Art. 7 Abs. 1 der Verordnung hat jede zuständige Behörde 1-mal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die ausgewählten Betreiberinnen bzw. Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie die diesen Betreiberinnen bzw. Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte zu veröffentlichen. Dieser Bericht soll nach Busverkehr und schienengebundenem Verkehr differenzieren, muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen und gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten.

In der Mitteilung (2014/C 92/01) zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 führt die EU-Kommission dazu aus, dass eine zuständige Behörde einen umfassenden Bericht über alle von ihr vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge veröffentlichen sollte. Dabei sollten diese Aufträge alle einzeln aufgeführt werden.

6.8.2 Die MA 5 - Finanzwesen gab bzgl. der geforderten Berichterstattung an, dass diese jährlich an die Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H. als Transparenzstelle im Sinn des § 30a ÖPNRV-G erfolge. Die diesbezügliche E-Mail-Korrespondenz zwischen der MA 5 - Finanzwesen und der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H. zeigte jedoch, dass für die WIENER LINIEN GmbH & Co KG lediglich die im jährlichen Rechnungsabschluss der Stadt Wien verbuchten Betriebskostenzuschüsse bekanntgegeben wurden. Angaben zu den Investitionskostenzuschüssen sowie die gemäß Verordnung zu veröffentlichenden Details wurden nicht übermittelt.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der MA 5 - Finanzwesen, die gemäß Art. 7 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 geforderte Detaillierung der Berichte über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sicherzustellen.

6.8.3 Im vorliegenden ÖPNV-Vertrag wurden die zu erbringenden Tätigkeiten der WIENER LINIEN GmbH & Co KG detailliert beschrieben und festgelegt. Auch wurde hinsichtlich der zu leistenden Platzkilometer zwischen den einzelnen Modi (U-Bahn, Straßenbahn und Bus) differenziert. Die Planung und Abrechnung des finanziellen Ausgleiches für die Verkehrsdienstleistung erfolgte anhand der Summe sämtlicher Aufgaben und Modi. Die geleisteten Platzkilometer sowie die jeweiligen Auslastungsgrade (Anzahl der Fahrgäste) der unterschiedlichen Modi wurden bei der Abrechnung nicht berücksichtigt.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG begründete diese globale Umsetzung der Planung und Abrechnung ihrer Leistungen mit Ihrer Aufgabe als integrative Nahverkehrsdienstleisterin. Eine detailliertere Darstellung wird weder im ÖPNV-Vertrag noch in der Durchführungsvereinbarung gefordert. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG teilte dem Stadtrechnungshof Wien weiters mit, dass unternehmensintern in ihrer Kostenrechnung eine Differenzierung nach Modi vorgenommen und ein Benchmarking mit vergleichbaren Betreiberinnen bzw. Betreibern durchgeführt werde.

## **7. Zusammenfassung der Empfehlungen**

Gemeinsame Empfehlungen an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG und die MA 5 - Finanzwesen

Empfehlung Nr. 1:

Im Rahmen der gemeinsamen Steuerung sollten sämtliche Zielvorgaben verwendet werden (s. Punkt 6.1).

### Stellungnahme der MA 5 - Finanzwesen:

In Abstimmung mit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird eine genaue Evaluierung dieser Empfehlung erfolgen.

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

In Abstimmung mit der MA 5 - Finanzwesen wird eine Evaluierung erfolgen.



#### Empfehlung Nr. 2:

Zur Sicherstellung der laufenden Prüfung und Weiterentwicklung der Qualitätsmessung im Rahmen des Qualitätsanreizsystems wäre der Informationsfluss zwischen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 5 - Finanzwesen zu verbessern (s. Punkt 6.3.3).

##### Stellungnahme der MA 5 - Finanzwesen:

In Abstimmung mit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird eine genaue Evaluierung dieser Empfehlung erfolgen.

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

In Abstimmung mit der MA 5 - Finanzwesen wird eine Evaluierung erfolgen.

#### Empfehlung Nr. 3:

Hinsichtlich des Umfanges des Qualitätsanreizsystems wäre den Aufgaben Verkehrsmanagement und Verkehrsinfrastruktur eine höhere Bedeutung beizumessen (s. Punkt 6.3.5).

##### Stellungnahme der MA 5 - Finanzwesen:

In Abstimmung mit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird eine genaue Evaluierung dieser Empfehlung erfolgen.

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

In Abstimmung mit der MA 5 - Finanzwesen werden die Qualitätskriterien im Hinblick auf die Aufnahme der genannten Themenfelder evaluiert werden.

#### Empfehlung Nr. 4:

Es wurde empfohlen, im Qualitätsanreizsystem das Ziel, weitere Marktanteile zu gewinnen, stärker zu gewichten (s. Punkt 6.3.5).

Stellungnahme der MA 5 - Finanzwesen:

In Abstimmung mit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird eine genaue Evaluierung dieser Empfehlung erfolgen.

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

In Abstimmung mit der MA 5 - Finanzwesen wird eine Evaluierung der Gewichtungen im Qualitätsanreizsystem erfolgen.

Empfehlung Nr. 5:

Es wurde angeregt, alle Prämissen festzulegen und deren Anwendung im Planungsprozess für den finanziellen Ausgleich zu dokumentieren (s. Punkt 6.5.1).

Stellungnahme der MA 5 - Finanzwesen:

In Abstimmung mit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird eine genaue Evaluierung dieser Empfehlung erfolgen.

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

In Abstimmung mit der MA 5 - Finanzwesen wird eine Evaluierung erfolgen.

Empfehlung Nr. 6:

Um eine mögliche Überkompensation zu vermeiden, wäre eine entsprechende schriftliche Regelung für nachträgliche Leistungserweiterungen festzulegen (s. Punkt 6.6.2).

Stellungnahme der MA 5 - Finanzwesen:

In Abstimmung mit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird eine genaue Evaluierung dieser Empfehlung erfolgen.

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

In Abstimmung mit der MA 5 - Finanzwesen wird eine Evaluierung erfolgen.

#### Empfehlung Nr. 7:

Die Abrechnung und damit Bezahlung von noch nicht zahlungswirksamen Aufwendungen wäre zu überdenken (s. Punkt 6.6.3).

##### Stellungnahme der MA 5 - Finanzwesen:

In Abstimmung mit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird eine genaue Evaluierung dieser Empfehlung erfolgen.

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

Unter Berücksichtigung von Liquiditätsgesichtspunkten wird eine Evaluierung der Empfehlung mit der MA 5 - Finanzwesen erfolgen.

#### Empfehlung Nr. 8:

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl als Berechnungsgrundlage für den Qualitätszuschlag anstelle von Planbeförderungserlösen die Istbeförderungserlöse heranzuziehen (s. Punkt 6.6.4).

##### Stellungnahme der MA 5 - Finanzwesen:

In Abstimmung mit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird eine genaue Evaluierung dieser Empfehlung erfolgen.

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

In Abstimmung mit der MA 5 - Finanzwesen wird eine Evaluierung erfolgen.

#### Empfehlung Nr. 9:

Für die Ermittlung der Bemessungsgrundlage des Qualitätszuschlages wären die Förderungen von Gebietskörperschaften gleichzubehandeln. Des Weiteren wurde der MA 5 - Finanzwesen empfohlen, die rechtliche Grundlage für die Auszahlung der Förderung durch die Stadt Wien sicherzustellen (s. Punkt 6.6.4).

Stellungnahme der MA 5 - Finanzwesen:

In Abstimmung mit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird eine genaue Evaluierung dieser Empfehlung erfolgen.

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

In Abstimmung mit der MA 5 - Finanzwesen wird eine Evaluierung erfolgen.

Empfehlung Nr. 10:

Da eine explizite Darstellung der Abrechnung des ÖPNV-Vertrages nicht vorgenommen wurde, regte der Stadtrechnungshof Wien eine solche an (s. Punkt 6.7.4).

Stellungnahme der MA 5 - Finanzwesen:

In Abstimmung mit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird eine genaue Evaluierung dieser Empfehlung erfolgen.

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

In Abstimmung mit der MA 5 - Finanzwesen wird eine Evaluierung erfolgen.

Empfehlung Nr. 11:

Künftig wären Salden möglichst zeitnah auszugleichen (s. Punkt 6.7.4).

Stellungnahme der MA 5 - Finanzwesen:

Diese Empfehlung wird künftig umgesetzt.

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Die Empfehlung wird künftig umgesetzt.

## Empfehlungen an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG

### Empfehlung Nr. 1:

Es wären weitere Anstrengungen zur Verbesserung des Marktanteiles im Modal Split zu unternehmen und auch wieder eine Steigerung der Fahrgastzahlen zu erreichen (s. Punkt 3.4.2).

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

Die Steigerung des Modal Split und die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste ist ein zentrales Unternehmensziel der WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Wichtigster Hebel dafür ist der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur der WIENER LINIEN GmbH & Co KG (U2/U5, Straßenbahnausbau). Auch mit der Verknüpfung von ÖPNV, Sharing-Angeboten und Mobilitätsservices unter der Dachmarke WienMobil wird dieses Ziel verfolgt. Weiters sind verkehrspolitische Lenkungsmaßnahmen (z.B. Parkraumbewirtschaftung) zentral für die Veränderung des Modal Split und liegen nicht im direkten Einflussbereich der WIENER LINIEN GmbH & Co KG.

### Empfehlung Nr. 2:

Da gemäß Geschäftsordnung der Geschäftsführung jede Änderung des ÖPNV-Vertrages der Zustimmungspflicht durch die Generalversammlung unterlag, wurde empfohlen, diese auch einzuholen (s. Punkt 5.7.2).

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

Gemäß Punkt 5.2 lit. f der Geschäftsordnung der Geschäftsführung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG ist zwar die Änderung des Vertrages der Generalversammlung zur Zustimmung vorzulegen. Im gegenständlichen Fall wurde jedoch nur eine Anlage zum Vertrag und in dieser lediglich die Liste der Qualitätskriterien abgeändert. Daher ist es hier nur zu einer äußerst geringfügigen

Änderung der Anlage 3 und nicht zu einer Änderung des Vertragstextes selbst gekommen, weshalb eine Zustimmung der Generalversammlung nicht erforderlich ist. Weiters wird auch in Punkt XIII. des Finanzierungsvertrages geregelt, dass der zuständigen amtsführenden Stadträtin bzw. dem zuständigen amtsführenden Stadtrat eine Änderung und Weiterentwicklung der Anlagen obliegt. Diesem Vertragstext hat die Generalversammlung in der Sitzung vom 24. März 2015 zugestimmt. Daher können solche zuvor skizzierten geringfügigen Änderungen von Anlagen auch ohne Zustimmung der Generalversammlung vorgenommen werden.

Gegenäußerung des Stadtrechnungshofes Wien:

Der Stadtrechnungshof Wien betont in diesem Zusammenhang die Zuständigkeit der Generalversammlung gemäß Geschäftsordnung.

Empfehlung Nr. 3:

Zur Sicherstellung der zeitnahen Erzielung genauerer Ergebnisse wären die technischen Voraussetzungen des Fuhrparks zur direkten, automatisierten Ermittlung der Fahrgastzahlen unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit zu erweitern (s. Punkt 6.3.6).

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Im Verlauf der letzten Jahre wurden kontinuierlich immer mehr Fahrzeuge mit einer automatischen Fahrgastzählung ausgestattet. Derzeit haben rd. 50 % aller Fahrzeuge diese verbaut. Es werden keine Fahrzeuge mehr nachgerüstet, da alle Neuanschaffungen bereits mit einer automatischen Fahrgastzählung ausgestattet werden und eine Nachrüstung unwirtschaftlich wäre. Für eine Hochrechnung wird ein Mindeststichprobenumfang von 5 % je Schicht (in Zeiteinheit, z.B. ein Monat pro Linie und Richtung) benötigt. Dies kann mit dem derzeitigen Ausstattungsgrad

gewährleistet werden. Die verwendeten Sensoren sind genormt (VDV) und geben eine Messgenauigkeit von 95,5 % an.

#### Empfehlung Nr. 4:

Der Stadtrechnungshof Wien regte an, die wesentlichsten Abweichungen der Istzahlen zu den Planzahlen in den Abrechnungsunterlagen zu kommentieren (s. Punkt 6.6.2).

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

Detaillierte Erläuterungen zu Plan-Ist-Abweichungen finden sich im Jahresabschluss der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, der ebenso wie der Wirtschaftsplan der MA 5 - Finanzwesen übermittelt wird. Da detaillierte Erläuterungen bereits im Jahresabschluss dargestellt werden, wird die Empfehlung daher von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG nicht umgesetzt.

#### Gegenäußerung des Stadtrechnungshofes Wien:

Da der ÖPNV-Vertrag im Gegensatz zum Wirtschaftsplan und zum Jahresabschluss nicht die gesamte Geschäftstätigkeit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG umfasst, ist eine direkte Abweichungsanalyse der Ist- zu den Planzahlen des ÖPNV-Vertrages aus dem Wirtschaftsplan und dem Jahresabschluss nicht möglich. Daher hält der Stadtrechnungshof Wien an seiner Empfehlung fest.

#### Empfehlung Nr. 5:

Bei künftigen Abweichungen, welche die vertraglichen Toleranzbereiche überschreiten, wäre mit der MA 5 - Finanzwesen als Bestellerin das Einvernehmen herzustellen (s. Punkt 6.6.6).

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird eine Abstimmung zur Umsetzung der Empfehlung mit der MA 5 - Finanzwesen vornehmen.

Empfehlungen an die MA 5 - Finanzwesen

Empfehlung Nr. 1:

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, Mitglieder des Aufsichtsrates der WIENER LINIEN GmbH & Co KG nicht in die als Bestellerin bzw. Behörde für öffentliche Personenverkehrsdienste durchzuführenden wesentlichen Prozesse einzubinden (s. Punkt 4.2).

Stellungnahme der MA 5 - Finanzwesen:

Diese Empfehlung wird künftig umgesetzt.

Empfehlung Nr. 2:

Die Einführung von Mystery Shopping Beobachtungen durch unabhängige Untersuchungsteams wäre zu evaluieren (s. Punkt 6.3.6).

Stellungnahme der MA 5 - Finanzwesen:

Die Einführung von Mystery Shopping Beobachtungen wird evaluiert werden.

Empfehlung Nr. 3:

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der MA 5 - Finanzwesen, die Trennungsrechnung auf Einhaltung der EU-rechtlichen Vorgaben zu prüfen (s. Punkt 6.6.5).

Stellungnahme der MA 5 - Finanzwesen:

Die Trennungsrechnung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird evaluiert bzw. geprüft werden.



#### Empfehlung Nr. 4:

Die Prüfung der Einhaltung des Anteiles des von Privaten gefahrenen Kraftfahrlinienverkehrs wäre sicherzustellen (s. Punkt 6.6.7).

#### Stellungnahme der MA 5 - Finanzwesen:

In Abstimmung mit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wird ein Prozess zur Sicherstellung des Anteiles des von Privaten gefahrenen Kraftfahrlinienverkehrs geprüft werden.

#### Empfehlung Nr. 5:

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der MA 5 - Finanzwesen, die gemäß Art. 7 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 geforderte detaillierte Veröffentlichung sicherzustellen (s. Punkt 6.8.2).

#### Stellungnahme der MA 5 - Finanzwesen:

Aufgrund der sich aus Art. 288 Abs. 2 AEUV erschießenden unmittelbaren Wirkung von Verordnungen bedarf es etwa zur Geltung der in Art. 7 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorgesehenen Berichtspflichten keiner Umsetzung in innerstaatliches Recht. Gleichzeitig vermögen Sekundärrechtsakte der EU keinerlei innerstaatliche Regelungs- und Vollziehungskompetenzen zu begründen (vgl. dazu den „Grundsatz der institutionellen Autonomie der Mitgliedsstaaten“). Dementsprechend wird auch in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 jeweils auf die „zuständigen Behörden“, d.s. Behörden, deren Zuständigkeit durch das innerstaatliche Recht der Mitgliedsstaaten determiniert wird, verwiesen. Es ist also Sache des nationalen Rechts, die jeweils zuständigen Behörden im Sinn der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu bestimmen und damit auch festzulegen, welche Stellen konkret die Berichtspflichten des Art. 7 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 treffen (vgl. Linke/Lübig in Linke, Kommentar zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, 2. Auflage 2019, Art. 7, Rz. 34f).

Dazu sieht Art. 7 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergänzend vor, dass „die Mitgliedsstaaten [...] den Zugang zu diesen Berichten, z.B. über ein gemeinsames Internet-Portal“, erleichtern sollten sowie, dass „der Bericht [...] ferner die politischen Ziele, wie sie in den Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr in dem betreffenden Mitgliedsstaat aufgeführt sind“, enthalten sollte. Aus diesen Formulierungen, die jeweils explizit auf die Mitgliedsstaaten verweisen, lässt sich auf einen Regelungsbedarf des Bundes, der in diesem Zusammenhang auch Ansprechpartner der Kommission ist, schließen.

Darauf aufbauend wurden vom Bundesgesetzgeber nähere innerstaatliche Organisations- und Verfahrensvorschriften in den §§ 30a bis 30c ÖPNRV-G festgelegt. Entsprechend diesen Vorgaben wurde vom Land Wien die Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H. als Transparenzstelle im Sinn des § 30a leg. cit. benannt. Dieser werden jährlich gemäß § 30c - der auf Art. 7 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verweist - die geleisteten Ausgleichszahlungen bekannt gegeben, damit diese die Daten entsprechend § 30a Abs. 2 bereithält und gemäß § 30b dem zuständigen Bundesministerium für Klimaschutz übermittelt. Für diese Übermittlung hat das Bundesministerium für Klimaschutz im Weg der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ein Onlinetool zur einheitlichen Meldung durch die Länder bzw. von diesen benannten Transparenzstellen zur Verfügung gestellt, welches entsprechend den Anforderungen des Bundesministeriums für Klimaschutz zu befüllen ist. Eine Abänderung der hier anzugebenden Datenqualität bzw. deren nähere - über die vom Bundesministerium für Klimaschutz vorgegebene hinausgehende - Aufgliederung der Daten in Unterkategorien durch das Land Wien oder die Verkehrsverbund Ost-Region

(VOR) Gesellschaft m.b.H. ist in der Eingabemaske weder möglich noch vorgesehen, weswegen auch die dem Stadtrechnungshof Wien zur Verfügung gestellte E-Mail-Korrespondenz zwischen MA 5 - Finanzwesen und Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H. in verwaltungsökonomischer Arbeitsweise keine nähere, in der Folge bei der Befüllung der Eingabemaske durch die Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H. ohnehin nicht verwertbare, Aufgliederung der Daten enthält.

Im Ergebnis ist deshalb festzuhalten, dass die MA 5 - Finanzwesen als zuständige Behörde entsprechend den diesbezüglichen näheren bundesgesetzlichen Vorgaben und den Anforderungen des zuständigen Bundesministeriums für Klimaschutz die angeforderten Daten zur Verfügung gestellt und damit diese Berichtspflicht erfüllt hat.

Gegenäußerung des Stadtrechnungshofes Wien:

Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass die diesbezüglichen Vorgaben der EU zur detaillierten Berichtslegung einzuhalten sind.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Mag. Werner Sedlak, MA

Wien, im Oktober 2021