

MAGISTRATSDIREKTION  
DER STADT WIEN

Eing.: 26. JUNI 2008

PEL-02097-2008/0001-KGR/GAT  
Geschäftsstelle Landtag, Gemeinderat,  
Landesregierung und Stadtsenat



**DIE GRÜNEN**

## **Prüfersuchen**

der GemeinderätInnen Ingrid PULLER, Mag.<sup>a</sup> Waltraut ANTONOV und FreundInnen  
nach § 73 Abs. 6a WStV

**betreffend Einstellung des „21ers“ und sicherheitstechnischen Mängel bei den  
Wiener Linien**

### BEGRÜNDUNG

In letzter Zeit häufen sich bei den Wiener Linien eine Menge von betriebswirtschaftlichen Fehleinschätzungen im Zuge der Einstellung der Straßenbahnlinie 21 sowie sicherheitstechnische Mängel. Zur Darstellung deren Ursachen wird an das Kontrollamt folgendes Ersuchen gerichtet.

### ERSUCHEN

Das Kontrollamt möge im Rahmen seines Prüfauftrages nach § 73 WStV die Gebarung der Wiener Linien GmbH auf die ziffernmäßige Richtigkeit, auf die Ordnungsmäßigkeit sowie auf Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit insbesondere hinsichtlich der folgenden Detailfragen überprüfen. Zusätzlich soll auch überprüft werden, ob von den in der Folge genannten Einrichtungen und Anlagen eine Gefahr für die Sicherheit des Lebens oder der Gesundheit von Menschen ausgehen kann, ausreichende, angemessene und ordnungsgemäße Sicherheitsmaßnahmen getroffen wurden (Sicherheitskontrolle).

#### **1. Geplante Einstellung der Straßenbahnlinie 21**

Die Straßenbahnlinie 21 wurde mit der U2-Verlängerung am 10. Mai 2008 eingestellt. Die Wiener Linien GmbH geben als Gründe für die Einstellung Einsparungen und die angeblich nicht wirtschaftliche Parallelführung von U-Bahn und Straßenbahn an. Obwohl es sich um zwei ganz verschiedene Verkehrsmittel handelt, deren Funktionen ganz wichtig für eine Stadt sind. 19 Straßenbahnhaltestellen wurden aufgelassen für 5 U-Bahn Stationen, dadurch fehlt die Feinverteilung in der Leopoldstadt. Stattdessen wurden 6 Buslinien als Ersatzlösungen für den eingestellten 21er eingeführt. Die Busse 11A, 77A, 80A, 80B, 82A und 84A haben nun teilweise eine geänderte Linienführung, kürzere Intervalle und längere Betriebsschlusszeiten als zuvor. Die Wiener Linien GmbH argumentieren, dass damit die Betriebskosten der eingestellten Straßenbahnlinie 21, die laut ihren Aussagen im Jahr 9 Mio Euro ausmachen, eingespart werden. Die Kosten der Busersatzlösungen werden trotz Anfragen nicht bekannt gegeben.

Im Sinne der oben genannten Fragestellung wären daher insbesondere folgende Detailfragen zu überprüfen:

- 1.1 Wie hoch sind die jährlichen Betriebskosten der Busersatzlösungen, mit eingerechnet alle geänderten und verlängerten Linienführungen, kürzere Intervalle, längere Betriebszeiten, Einsatz von mehr Personal, Einsatz von mehr Bussen bzw. Gelenkbussen?
- 1.2 Wie viel kosteten sämtliche Umbaumaßnahmen, die auf Grund des geänderten Oberflächen-ÖV-Angebots in der Leopoldstadt erfolgten (z.B. neue Busstationen, Ampelumstellungen usw.)?
- 1.3 Wie wurde das Zusatzangebot der Busse abgedeckt? Wurden neue Busse angeschafft und/oder wurden diese von anderen Linien abgezogen? Welche Mehrkosten verursacht dies? Welche Maßnahmen haben die Wiener Linien ergriffen, um zu verhindern, dass sich dies nachteilig für den Fahrkomfort auf andere Buslinien auswirkt und welche Zusatzkosten sind dadurch entstanden?
- 1.4 Wie errechnen die Wiener Linien die behaupteten jährlichen 9 Mio. Euro Betriebskosten der Linie 21? Bezieht sich diese Berechnung auf den bisherigen Betrieb der Linie 21 oder einen eventuell modifizierten Betrieb nach der Inbetriebnahme der U2?
- 1.5 Verursacht die Adaptierung und der Betrieb des modifizierten Busnetzes in der Leopoldstadt tatsächlich geringere Kosten als ein modifizierter Betrieb der Straßenbahnlinie 21?

## **2. Beschaffungsvorgang und Wartung der Niederflurzüge**

Seit 1997 werden im Straßenbahnnetz Niederflurzüge der Fa. Siemens eingesetzt. Aufgrund ihrer Bauart sind diese seit Beginn sehr anfällig für Störungen. Dem Vernehmen nach sind ständig ca. ein Drittel der Niederflurzüge in Reparatur und nicht einsatzfähig. Trotz der Anfälligkeit wurden weitere 150 ULFs der 2. Generation bei der Fa. Siemens bestellt und einige schon ausgeliefert, wobei die neue Generation die selbe Störanfälligkeit aufweist und ebenfalls ein Drittel aufgrund von Reparaturarbeiten in der Hauptwerkstatt oder in diversen Betriebsbahnhöfen stehen und nicht einsatzfähig sind.

Im Sinne der oben genannten Fragestellung wären daher insbesondere folgende Fragestellungen zu überprüfen:

- 2.1 Wurden von den damaligen Wiener Verkehrsbetrieben Angebote von anderen Herstellern von Niederflurstraßenbahnen eingeholt?
- 2.2 War die Auftragsvergabe an die Firma Siemens im Sinne der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit sowie der Vorgaben des Vergaberechts gerechtfertigt?
- 2.3 Wie hoch sind die Anschaffungskosten jeweils der Type A (1. Generation) und B (2. Generation) der Niederflurzüge?
- 2.4 Übernimmt die Fa. Siemens Garantieleistungen bei Reparaturarbeiten und wenn ja, wie lange?

- 2.5 Wie hoch sind die jährlichen Kosten der bisherigen Reparaturarbeiten an den Niederflurzügen nach Garantieablauf seit 1999, welche die Wiener Linien tragen mussten?
- 2.6 Wie hoch sind die Gesamtkosten der bisherigen Reparaturarbeiten an den Niederflurzügen nach Garantieablauf seit 1999, welche die Wiener Linien tragen mussten?
- 2.7 Wie viel Personal ist für die anfallenden Revisions- bzw. Wartungsarbeiten an einem Niederflurzug der Typen A und B notwendig?
- 2.8 In welchem Abstand müssen die Züge revidiert werden?
- 2.9 Welches Personal - von der Wiener Linien GmbH oder von der Fa. Siemens - führt die Revisionsarbeiten durch?
- 2.10 Wie werden diese Leistungen abgerechnet, wenn Personal von der Fa. Siemens die Revisionsarbeiten durchführt?
- 2.11 Welche Bauteile werden bei den Niederflurzügen am meisten abgenutzt bzw. ausgetauscht?
- 2.12 Wie hoch sind die Gesamtkosten der Ersatzteile, die seit 1999 ausgetauscht werden mussten?
- 2.13 Werden bzw. wurden Preisangebote eingeholt und werden Billiganbieter berücksichtigt?

### **3. Wiederholte Unfälle mit Personenschaden bei Straßenbahngarnituren**



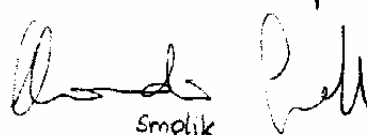
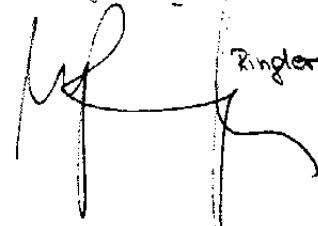
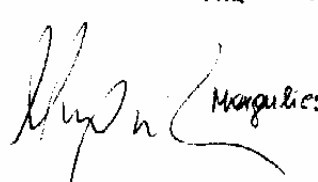
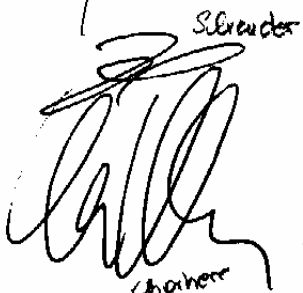
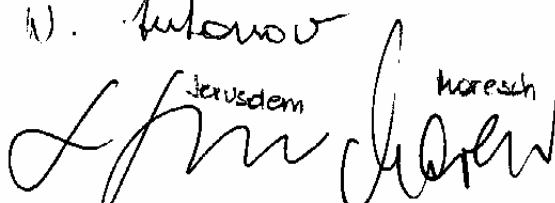
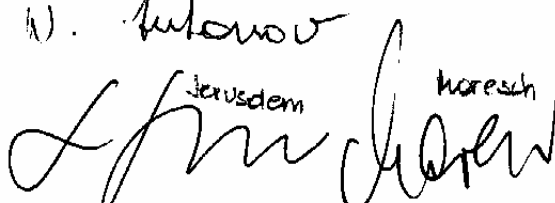

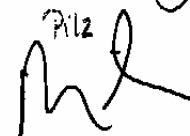
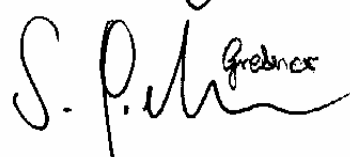

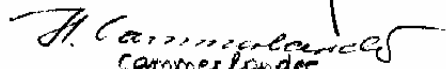
In den letzten Monaten haben sich wiederholt Unfälle mit Fahrgästen ereignet, die beim Ein- und Aussteigen in Straßenbahngarnituren eingeklemmt, mitgerissen oder mitgeschleift wurden. In einigen Fällen erlitten die beteiligten Fahrgäste schwere Verletzungen, in einem Fall wurde das Unfallopfer sogar getötet. Gleichzeitig war verschiedenen Zeitungen zu entnehmen, dass das Management der Wiener Linien GmbH vom Verkehrsministerium wiederholt angezeigt werden musste, weil gesetzlich vorgesehene Prüfpflichten für die automatischen Türen nicht eingehalten worden sind. In diesen Strafverfahren soll sogar der Vorwurf geprüft werden, dass hier Einsparungen auf Kosten der Sicherheit vorgenommen worden sein sollen.

Auf Grund der oben dargestellten Ereignisse wären daher insbesondere folgende Detailfragen zu überprüfen:

- 3.1 Wie viele Unfälle mit Fahrgästen beim Ein- und Aussteigen in Straßenbahngarnituren haben sich seit Jänner 2007 ereignet? Welche Unfallfolgen (Verletzungen, Todesfälle) von Fahrgästen sind dabei eingetreten? Welche Fahrzeugtypen waren dabei betroffen? Wie können derartige Unfälle überhaupt serienweise passieren, bei denen Personen eingeklemmt werden und die Züge dennoch anfahren können?
- 3.2 Hat das verantwortliche Management der Wiener Linien GmbH ausreichende, angemessene und ordnungsgemäße Sicherheitsmaßnahmen getroffen, um Unfälle von Fahrgästen beim Ein- und Aussteigen in Straßenbahngarnituren zu vermeiden?
- 3.3 Welche Überprüfungen der Sicherheit der Fahrzeigtüren werden von der Wiener Linien GmbH regelmäßig vorgenommen, um ein sicheres Funktionieren der Fahrzeigtüren zu garantieren? Wer führt diese Überprüfungen durch? Werden die Überprüfungen auch von externen unabhängigen Firmen durchgeführt?

- 3.4 In den Strafanzeigen des Verkehrsministeriums wird dem Management der Wiener Linien GmbH zur Last gelegt, dass gesetzlich vorgeschriebene Prüfpflichten nach dem ArbeitnehmerInnenschutzrecht nicht erfüllt wurden. Aus welchen Gründen wurden diese gesetzlich vorgeschriebenen Prüfpflichten nicht erfüllt?
- 3.5 In der Zwischenzeit sollen bereits mehrere Strafanzeigen des Verkehrsministeriums gegen die Wiener Linien GmbH wegen der Verletzung gesetzlich vorgeschriebener Prüfpflichten vorliegen. Aus welchen Gründen wurde die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Prüfpflichten nicht wenigstens nach der ersten Strafanzeige umgehend sichergestellt?
- 3.6 Am 8.6.2008 hat sich sogar ein derartiger Unfall bei einer Niederflur-Straßenbahngarnitur der Serie ULF ereignet. Welche Überprüfungen der Türen werden vor der Übernahme neuer Fahrzeuge vom Hersteller durchgeführt? Entsprechen diese Überprüfungen den gesetzlich vorgeschriebenen Prüfpflichten?
- 3.7 Bei einer derartigen Unfallserie ist das Management verpflichtet, unverzüglich Strategien und Konzepte zu entwickeln, um den Sicherheitsstandard so anzuheben, dass gleichartige Unfälle vermieden werden. Hat das Management der Wiener Linien GmbH ausreichende Maßnahmen definiert, um derartige Unfälle künftig zu vermeiden?
- 3.8 Es vermittelt einen bedenklichen Eindruck, wenn das Management der Wiener Linien offensichtlich durch Strafanzeigen des Verkehrsministeriums zur Einhaltung gesetzlich vorgeschriebener Prüfpflichten angehalten werden muss. Hat das Management der Wiener Linien GmbH durch ausreichende Maßnahmen sichergestellt, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Prüfpflichten wenigstens künftig eingehalten werden?

Wien, am 26.6.2008

 Puller  
 Vassilakou  
 Smolik  
 Ringler  
 Margulies  
 Antonov  
 S. Kreuzer  
 W. Jurek  
 Jurek  
 Horesch  
 Pilz  
 S. Peter  
 Grebner  
 J. Cammerlander  
 Cammerlander