



Der
Rechnungshof

Unabhängig. Objektiv. Wirksam.

Dampfschiffstraße 2
A-1033 Wien
Postfach 240

Tel. +43 (1) 711 71 - 0
Fax +43 (1) 712 94 25
office@rechnungshof.gv.at

RECHNUNGSHOFBERICHT REIHE WIEN 2010/3

Vorlage vom 10. Mai 2010

VERKEHRSANBINDUNG UND STADTENTWICKLUNG HAUPTBAHNHOF WIEN

Während der Rahmenplan 2005–2010 der damaligen ÖBB–Infrastruktur Bau AG noch von rd. 423 Mill. EUR für das Investitionsvorhaben Hauptbahnhof Wien ausging, betrug die dem Investitionsbeschluss vom April 2007 zugrunde liegenden Schätzkosten für Infrastruktur 784 Mill. EUR. Zusammen mit den zusätzlichen, außerhalb des Rahmenplans zu realisierenden Projekten und den Kosten der Immobilienverwertung betrug die Schätzkosten zu diesem Zeitpunkt 1.072 Mill. EUR. Dem standen Immobilienerlöse von insgesamt 328 Mill. EUR gegenüber. Der Halbjahresbericht I/2009 der Gesamtprojektleitung ging Ende April 2009 von Gesamtkosten von 1.199 Mill. EUR (ohne Vorausvalorisierung) und Immobilienerlösen von 263 Mill. EUR aus.

Die von der Stadt Wien zu finanzierenden Schätzkosten des Ausbaus der technischen Infrastruktur für das Stadterweiterungsgebiet südlich des Bahnhofs erhöhten sich um mehr als das Doppelte.

Die Anbindung des Hauptbahnhofs an das U–Bahn–Netz wurde von der Stadt Wien nicht als vorrangiges Ziel verfolgt; vielmehr stand für die Linienführung der U2–Süd die Erschließung dreier Stadtentwicklungsgebiete im Vordergrund.

Da die vom Bund jährlich vorgesehenen Mittel von rd. 87,5 Mill. EUR für die Finanzierung der vierten Ausbauphase der Wiener U–Bahn – einschließlich der Verlängerung der Linie U2 nach Süden – nicht ausreichen werden, die jährlichen Bauraten zu finanzieren, wird der Bund zwischenzeitlich Schulden in Höhe von rd. 523 Mill. EUR bis 589 Mill. EUR eingehen müssen.

Die damalige ÖBB–Infrastruktur Bau AG verpflichtete sich in einem Liegenschafts Kaufvertrag mit einer österreichischen Banken–Gruppe, die am

Gelände des ehemaligen Südbahnhofs ihren Hauptsitz errichten wird, die S-Bahn-Station Südbahnhof aufrechtzuerhalten und zu erneuern oder ein alternatives öffentliches Verkehrsmittel wie einen Automated People Mover (APM) zu errichten; dies wurde zu einem Zeitpunkt verhandelt, als die Auflassung der S-Bahn-Station bereits überlegt wurde, die entstehenden Kosten aber noch nicht ausreichend dargestellt werden konnten. Die Investitionskosten für ein allfälliges APM-System betragen gegenüber der Straßenbahn das 3,2-Fache und gegenüber einem Bus das 13,4-Fache.

Prüfungsziele

Ziele der Gebarungsüberprüfung waren die Beurteilung der Maßnahmen der Stadt- und Verkehrsplanung, der Wirksamkeit der Anbindung an den hochrangigen öffentlichen Verkehr, insbesondere der U2-Süd, der geplanten Errichtung eines Automated People Mover (APM), der Kostenentwicklung, der Finanzierung und Projektabgrenzung sowie der Maßnahmen zur Verwertung der Liegenschaften. Die U2-Süd überprüfte der RH hinsichtlich der Finanzierung, des budgetären Ablaufs, der Kosten und der Nutzenüberlegungen. (TZ 1)

Projektentwicklung

Im Oktober 2003 unterzeichneten Bund, Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) und Stadt Wien eine Absichtserklärung, am Standort Wien Südbahnhof/Ostbahnhof und Frachtenbahnhof Wien Süd einen Durchgangsbahnhof zu errichten und einen neuen Stadtteil zu entwickeln. Der Wiener Gemeinderat beschloss den Masterplan im Dezember 2004. (TZ 3, 4, 5)

Die ab dem Jahr 2005 eingerichtete Projektorganisation zur Errichtung des Hauptbahnhofs sah ein Zusammenwirken der Projektpartner ÖBB, Stadt Wien und BMVIT vor. Die Gesamtprojektleitung lag bei der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG. Das Gesamtprojekt gliederte sich in die Teilprojekte Bahn Infrastruktur, Immobilien, Stadtplanung und Stadt Infrastruktur. (TZ 6, 8)

Wesentliche Risiken lagen in den der Komplexität des Gesamtprojekts nicht angemessenen beengten Terminvorgaben und geringen Reserve- und Pufferzeiten für Planung, Bauvorbereitung und Bau sowie in künftigen Bestelländerungen, im Vergabeprozess und in der Entwicklung des Baupreinsniveaus. (TZ 13)

Projektkosten

Die Schieneninfrastrukturprojekte (Hauptbahnhof Wien Planung und Bau, Umbau Südtiroler Platz) waren in einem sechsjährigen, laufend fortgeschriebenen Rahmenplan

der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG enthalten. Der erstmals im Februar 2005 erstellte Rahmenplan 2005–2010 sah insgesamt 422,7 Mill. EUR für das Investitionsvorhaben Hauptbahnhof Wien vor. Ausweitungen des Projektumfangs (wie z.B. die vertiefte Planung für die Verkehrsstation, für die Trassierung der Gleisanlagen und die Gleisrüstung) bewirkten, dass dem Aufsichtsrat der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (ÖBB-Holding AG) im April 2007 Rahmenplanprojekte im Ausmaß von 784 Mill. EUR vorgelegt wurden. Zusammen mit den zusätzlichen, außerhalb des Rahmenplans zu realisierenden Projekten und den Kosten der Immobilienverwertung beschloss der Aufsichtsrat Gesamtschätzkosten in Höhe von 1.072 Mill. EUR. Aus der Immobilienverwertung aller Teilgebiete sollten 328 Mill. EUR Erlöst werden, wovon 274 Mill. EUR auf die Verwertung von frei werdenden Flächen im Bereich des bestehenden Bahnhofareals entfielen. (TZ 9 bis 11)

Die Verknüpfung der Infrastrukturplanung mit Absatz- und Verwertungsinteressen führte zu einer Ausweitung des Projektumfangs, welche nicht unmittelbar mit dem Kernprojekt, dem Bau eines Durchgangsbahnhofs, im Zusammenhang stand. Sie erhöhte jedoch die Schätzkosten um rd. 288 Mill. EUR (von 784 Mill. EUR auf 1.072 Mill. EUR). (TZ 11)

Ende April 2009 wies der Halbjahresbericht I/2009 der Gesamtprojektleitung die geplanten Gesamtprojektkosten (ohne Vorausvalorisierung) mit 1.199 Mill. EUR aus. Die zu erwartenden Immobilienerlöse für die auf dem bestehenden Bahnhofareal frei werdenden Flächen wurden auf 263 Mill. EUR geschätzt. Zusatzprojekte und Bestelländerungen (z.B. Handels- und Dienstleistungszentrum, Gleisrüstung, Öffentlichkeitsarbeit) trugen zur Kostenerhöhung bei, eine Angabe der Kosten unter Berücksichtigung der Vorausvalorisierung fehlte jedoch. (TZ 12 bis 13)

Die von der Stadt Wien zu finanzierenden Schätzkosten der technischen Infrastruktur (z.B. Straßenbau) erhöhten sich von Juli 2007 bis Februar 2009 um mehr als das Doppelte von 123,64 Mill. EUR auf 259,85 Mill. EUR. (TZ 14)

Die Stadt Wien beteiligte sich nicht am Baukostenanteil der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG (46,87 Mill. EUR) für das Verkehrsbauwerk Südtiroler Platz, da der auf die Wiener Linien entfallende Tunnelabschnitt der Station Südtiroler Platz in die dritte Ausbauphase der U-Bahn einbezogen wurde. Angesichts des beiderseitigen etwa gleichen Nutzens von Wiener Linien und damaliger ÖBB-Infrastruktur Bau AG schien eine Übernahme von rd. 60 % der Kosten des gesamten Bauwerks in Höhe von rd. 95,27 Mill. EUR durch den Bund nicht gerechtfertigt. (TZ 15)

Die Rahmenpläne der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG sahen eine Kostenvorsorge von rd. 7 Mill. EUR für Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung vor, ohne

dass eine dem Nutzen entsprechende Kostenaufteilung zwischen Stadt Wien und den ÖBB-Gesellschaften erfolgte. (TZ 16)

Finanzierung

Für im Rahmenplan enthaltene Schieneninfrastrukturprojekte gewährte der Bund Zuschüsse von jeweils 70 % zu den jährlichen Investitionsausgaben bis zum Jahr 2013 und von 75 % für das Jahr 2014. Der verbleibende Anteil war aus eigenen Erlösen aufzubringen. Die Projekte außerhalb des Rahmenplans waren mit Ausnahme des Projekts Standortkonzentration Matzleinsdorf vollständig von der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG zu finanzieren. Aus den Verwertungserlösen der Immobilienprojekte sollte ein Kostenbeitrag von 120 Mill. EUR dem Rahmenplanprojekt „Hauptbahnhof Wien; Bau“ zufließen. Finanzierungskosten waren bei der Darstellung der geschätzten Kosten für den Investitionsbeschluss im April 2007 nicht enthalten. (TZ 18)

Gemäß dem Finanzierungsübereinkommen vom November 2007 leistete die Stadt Wien einen pauschalen Kostenbeitrag von 40 Mill. EUR zu den Planungs- und Errichtungskosten des Hauptbahnhofs (Stand Rahmenplan 2007–2012 742 Mill. EUR, ohne Umbau Südtiroler Platz und Vorausvalorisierung). Die Beitragshöhe leitete sich nicht vom tatsächlich realisierten Projekt, sondern von einer früheren Planungsvariante ab. (TZ 19)

Für die ab Juli 2009 beschlossene Ausweitung der Verpflichtung des Bundes zur Bereitstellung von Mitteln auch für außerhalb des Rahmenplanes zu finanzierende Projekte fehlte die formale Vorgangsweise der Kenntnisnahme durch das BMVIT und das BMF. (TZ 20)

Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen

Das Projekt Hauptbahnhof Wien konnte nur durch die gemeinsame Beurteilung der Zusammenlegung mehrerer ÖBB-Betriebsstandorte betriebswirtschaftlich positiv dargestellt werden. Dies führte zu einer erheblichen Ausweitung des Gesamtprojekts. Die voraussichtlichen Finanzierungskosten flossen nicht in die ÖBB-internen Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen ein. (TZ 21)

Kostenabgrenzung

Die Komplexität des Gesamtprojekts aufgrund der Zusammenfassung von Infrastruktur- und Absatzanlagen sowie Immobilienprojekten und der unterschiedlichen Zuordnung von Kosten zu Teilprojekten erschwerte eine klare Projektabgrenzung,

angemessene und nachvollziehbare Kostenzuordnungen sowie ein effizientes Projektkostencontrolling. (TZ 22 bis 23)

In den Gesamtkostendarstellungen wurden Erlöse aus Liegenschaftsverwertungen angeführt, die keinen unmittelbaren Bezug zum Investitionsvorhaben Hauptbahnhof Wien aufwiesen und nicht der Finanzierung des Vorhabens dienten. (TZ 24)

Im Rahmenplanprojekt „Hauptbahnhof Wien; Bau“ waren für den Umbau des Frachtenbahnhofs Matzleinsdorf rd. 107,7 Mill. EUR enthalten. Eine Zusammenstellung der gesamten Kosten für den Umbau des Frachtenbahnhofs Matzleinsdorf fehlte, weshalb den Entscheidungsträgern kein transparenter Kostenüberblick möglich war. (TZ 25)

Im Rahmenplan 2010–2015 waren für das Rahmenplanprojekt „Hauptbahnhof Wien; Bau“ Mittel in der Höhe von rd. 31 Mill. EUR für Anlagen vorgesehen, welche nicht der Infrastruktur, sondern dem Absatzbereich zuzurechnen waren. (TZ 26)

Die damalige ÖBB–Infrastruktur Bau AG beabsichtigte, den auf sie entfallenden Kostenanteil (50 % von aktuell 4,2 Mill. EUR) für die Errichtung einer Informationseinrichtung unmittelbar neben dem geplanten Hauptbahnhof („Infobox“) aus Rahmenplanmitteln zu finanzieren. (TZ 27)

Verkehrsanbindung

Der Masterplan der Stadt Wien stufte die Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets im Bereich des Hauptbahnhofs als gut ein. Die Erschließung des Hauptbahnhofs durch den hochrangigen öffentlichen Verkehr (U1, S–Bahn) war bei der Station Südtiroler Platz vorgesehen. Diese Station soll näher an den Hauptbahnhof herangerückt und durch eine neue Fußgängerpassage mit Kosten von insgesamt 95,27 Mill. EUR erschlossen werden. (TZ 28, 37)

Die Planungen ermöglichten zwar eine Verkürzung der Gehzeiten zur U1 auf rd. 440 m Weglänge oder 6,5 Minuten; zum Vergleich betragen die Gehzeiten in den Bahnhöfen Wien Mitte und Meidling zu hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln rund vier bzw. fünf Minuten (rd. 200 bzw. 300 m). (TZ 29)

Zu Fahrgastzahlen und Auslastungsgraden der U1 lagen unterschiedliche Ansätze vor. Die Kapazitätsreserven der U1, die den einzigen U–Bahn–Anschluss bildete, waren knapp kalkuliert. (TZ 34)

Automated People Mover

Ende 2007 verpflichtete sich die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG in einem Liegenschafts Kaufvertrag mit einer österreichischen Banken-Gruppe, die S-Bahn-Station Südbahnhof aufrechtzuerhalten und zu erneuern oder ein alternatives öffentliches Verkehrsmittel wie einen APM zu errichten, ohne über eine ausreichende Kostenschätzung zu verfügen. Zu diesem Zeitpunkt lagen bereits Überlegungen zur Auflassung der S-Bahn-Station Südbahnhof vor. (TZ 30)

Eine Machbarkeitsstudie untersuchte ergänzende Systeme als Zubringer zur U-Bahn-Station Südtiroler Platz. Die Errichtungskosten des empfohlenen seilgezogenen APM in Hochlage betragen laut Grobkostenschätzung der Machbarkeitsstudie von Jänner 2008 zunächst rd. 25,4 Mill. EUR bzw. die jährlichen Betriebskosten rd. 1,2 Mill. EUR. Der Halbjahresbericht der Gesamtprojektleitung vom April 2009 führte als Errichtungskosten rd. 32 Mill. EUR, als jährliche Betriebskosten rd. 2,4 Mill. EUR an. Sie lagen damit deutlich über denen anderer Verkehrsmittel (Straßenbahn, Bus). Aufgrund des kleinen Anbietermarkts war der Wettbewerb eingeschränkt. Ein Anbieter stand in gesellschaftsrechtlichen Beziehungen zu einer Gesellschaft, die bereits einen Kaufvertrag mit der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG über den Erwerb eines Baufelds abgeschlossen hatte. (TZ 31, 32)

Im Juni 2009 kamen die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG, die Stadt Wien und der Bund überein, das Vorhaben gegebenenfalls nicht mehr weiter zu verfolgen, sofern die Kostenermittlung erheblich von ihren wirtschaftlichen Vorstellungen abwich. Eine endgültige Entscheidung über die S-Bahn-Station Südbahnhof bzw. die Errichtung eines APM lag bis Ende Februar 2010 noch nicht vor. (TZ 32)

Verlängerung der U2 (U2-Süd)

Nach 40 Jahren U-Bahn-Planung fehlte noch immer eine systematische Zusammenstellung von Planungsgrundsätzen. (TZ 35)

Für die Linienführung der nach einer Variantenuntersuchung ausgewählten Trasse der U2-Süd stand die Erschließung dreier Stadtentwicklungsgebiete im Vordergrund, die Anbindung des Hauptbahnhofs wurde nicht als wesentliches Ziel verfolgt. Die geschätzten Gesamtkosten für die U2-Süd beliefen sich auf rd. 669 Mill. EUR (ohne Umsatzsteuer). (TZ 36, 41)

Die Erschließungswirkung (Verhältnis von Einwohnern zu Arbeitsplätzen) in den drei Stadtentwicklungsgebieten betrug gemäß einer Variantenstudie nur 1,05 gegenüber einem anzustrebenden Wert zwischen 3,0 und 4,0. (TZ 36)

Alternative Ausbauvarianten

Die Wiener Linien beauftragten im Jahr 2001 und 2007 einen Unternehmensberater mit Netzanalysen, um die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse sowie der Fahrgastzahlen mit wissenschaftlichen Methoden zu erfassen. Die im Jahr 2007 in Auftrag gegebene Studie hatte keinen erkennbaren Einfluss auf die weiteren Planungsschritte. (TZ 38)

Auf Basis dieser zweiten Netzanalyse entwickelten die Wiener Linien alternative Ausbauvarianten des U-Bahn-Netzes. Diese schlugen zur Entlastung der Linien U1 und U6 die Einführung einer neuen Linie U5 (Hernals-Gudrunstraße) und die Änderung der Linienführung der Linie U2 (Aspern-Inzersdorf) vor. Die Verknüpfung beider Linien sollte bei der Station Rathaus erfolgen („Linienkreuz“). (TZ 39)

Kosten und Finanzierung der U2-Süd

Die für die Schuldentilgung erforderlichen Rückzahlungen in Höhe von rd. 87,5 Mill. EUR pro Jahr werden noch vier bzw. sieben Jahre nach der für das Jahr 2019 geplanten Inbetriebnahme der U2-Süd bzw. nach Fertigstellung der vierten Ausbauphase das Neubaubudget des Bundes für die U-Bahn zur Gänze binden. Für die Schuldaufnahme werden je nach Berechnungsart Zinsen zwischen rd. 217 Mill. EUR und 304 Mill. EUR anfallen. (TZ 41)

Das für die Budgetierung und den Vollzug zuständige BMVIT hatte keine Informationen über die künftige Schuldenentwicklung des Bundes. Die Ausweisung von Vorbelastungen im Bundesvoranschlag unterblieb, weil seiner Ansicht nach die Mitfinanzierung der U-Bahn auf einer gesetzlichen Verpflichtung basierte. Es war fraglich, ob diese bereits rd. 30 Jahre alte Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG für die U2-Süd galt, weil sie sich auf zwei genau definierte, mittlerweile bereits realisierte Projekte (U3, U6) bezog. (TZ 42)

Die Unterzeichnung des Übereinkommens für die vierte Ausbauphase in Höhe von rd. 1,85 Mrd. EUR wertete das BMVIT als formale Kenntnisnahme, auf die Vertragsgestaltung habe es keinen Einfluss nehmen können. (TZ 43)

Die Kosten der U2-Süd von rd. 669 Mill. EUR, die zu 50 % der Bund zu tragen hatte, waren im Übereinkommen für die vierte Ausbauphase nicht näher definiert. Zudem stellte der RH fest, dass der Bund dabei anteilige Kosten für die erforderlichen Zugsgarnituren von rd. 28,17 Mill. EUR finanzieren würde. Vertragliche Festlegungen hinsichtlich einer genaueren Kostenkontrolle durch den Bund erfolgten nicht, obwohl im

Jahr 2003 das BMVIT dazu Überlegungen anstellte, welche auch das BMF teilte. (TZ 44 bis 46)

Die Kompetenzabgrenzung zwischen dem BMF und dem BMVIT hinsichtlich der Beurteilung der Trassenführung aus Bundessicht war ungeklärt. In Bezug auf die U2-Süd stellte das BMVIT im Februar 2004 fest, dass diese die wirkungsvolle Erschließung wichtiger Stadtentwicklungsgebiete ermöglichen würde. Es sollte aber auch die Erschließung des Hauptbahnhofs Wien bewertet werden. Vergangene Planungsfehler, wie die ungünstige Trassenführung der U1 in Bezug auf die Anbindung des Südbahnhofs, sollten in jedem Fall vermieden werden. Diese Forderung wäre gegebenenfalls mit der Finanzierungszusage des Bundes zu verbinden. Ein solches Junktim unterblieb aber in der Folge. (TZ 47)

Liegenschaftsentwicklung und -verwertung

Im Rahmen der Kostenermittlung für Liegenschaftsentwicklung und -verwertung unterblieben bisher die Berücksichtigung von Wertanpassung und Preisgleitung, die Vorausvalorisierung sowie die Aktualisierung der Kosten- und Erlösplanung auf Basis der im neuen Gesamtterminplan dargestellten Bauphasenplanung. (TZ 48)

Die Kostenschätzungen für das Immobilienprojekt enthielten für die rechtliche Freimachung (wie z.B. Kündigung von Bestandsverträgen, Vereinbarungen über den Abbruch von Gebäuden) Reserven (rd. 6 Mill. EUR), die für das Verschieben von Budgetpositionen bzw. für neue Kostenelemente zur Verfügung standen. (TZ 49)

Verwertungsprojekte

Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH plante, die Baufelder im Bereich C südlich der Gleistrasse, die für den sozialen Wohnbau geeignet waren, an den Wohnfonds Wien zu veräußern. (TZ 52)

Die Abbruch- und Freimachungskosten für einige Baufelder waren in den Verkehrswertgutachten den Käufern angelastet worden, obwohl der Großteil dieser Kosten vertraglich von der Verkäuferin, der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG, zu tragen war. Dadurch ergaben sich für die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG um insgesamt 4,4 Mill. EUR ungünstigere Verkaufspreise. (TZ 54)

Das von der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH durchgeführte „Expertenverfahren BahnhofCity Hauptbahnhof Wien“ wurde nach einem Bescheid des Bundesvergabebeamten im März 2008 abgebrochen. Interne Vergaberichtlinien kamen nicht zur Anwendung. Die Kosten für das Verfahren betragen insgesamt rd. 450.000

EUR, wovon insgesamt rd. 300.000 EUR als verlorener Aufwand zu betrachten waren. (TZ 53)

Der tatsächliche Kaufpreis eines um rd. 24,5 Mill. EUR verkauften Baufelds mit einer realisierbaren Bruttogeschoßfläche von 70.000 m² sollte erst auf Grundlage der Bebauungsbestimmungen ermittelt werden. Eine ausdrückliche Regelung, dass die Käuferin diesen Ausbauwert erreichen muss, war im Kaufvertrag nicht enthalten. Aus kaufmännischer Vorsicht änderte die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH die Erlösplanung auf 15,75 Mill. EUR bei einer realisierbaren Bruttogeschoßfläche von 45.000 m². (TZ 55)

Durch die Anbindung von Grundstücken an ein APM-System erwartete die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH Steigerungen des Verkehrswerts von 7 bis 10 %, ohne dass dazu Berechnungen vorlagen. Bei den Eigentümern bereits verkaufter Grundstücke sollten nachträglich Kostenbeteiligungen von insgesamt rd. 5 Mill. EUR eingefordert werden. (TZ 56)

Die Zurechnung der gesamten Kosten der Außenanlagen und des Landschaftsbaus für die Verkehrsstation und das Handels- und Dienstleistungszentrum (rd. 4 Mill. EUR) zum Infrastrukturprojekt war nicht nachvollziehbar. (TZ 57)

Stadtplanung

Die Berechnungen zur Verkehrserzeugung für das Städtebauvorhaben gingen von den Zielwerten des Masterplans Verkehr 2003 der Stadt Wien für das Jahr 2020 von 25 % Motorisiertem Individualverkehr aus. Verkehrsmengen und Stellplatzbedarf wurden nach diesen Vorgaben dimensioniert. In der Evaluierung des Masterplans Verkehr 2003 aus dem Jahr 2008 lag der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs im 10. und 11. Bezirk hingegen bei 36 %. Eine Anpassung der Dimensionierung von Verkehrsmengen und Stellplatzbedarf erfolgte nicht. (TZ 59)

Die Überlegungen der Stadt Wien zur Regulierung der Kfz-Stellplätze für Büro- und Geschäftsnutzungen waren großteils nachvollziehbar. (TZ 60)

Der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan setzte die Verkaufsfläche für das Handels- und Dienstleistungszentrum mit 20.000 m² fest. Planungen für eine Erweiterung auf das Doppelte lagen vor; dies würde aber eine Neubewertung der Verkehrs- und Stellplatzberechnungen erfordern. (TZ 61)

Umweltverträglichkeitsprüfung

Multifunktionale Vorhaben mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr unterliegen derzeit einer UVP-Pflicht, während gegebenenfalls für gleiche Vorhaben oder Entwicklungen ohne Nutzungsdurchmischung keine UVP erforderlich ist. (TZ 63)

Die Abwicklung der UVP des Städtebauvorhabens erfolgte nachvollziehbar und zügig. Die erforderlichen Worst-Case-Betrachtungen erhöhten die Komplexität und den Planungsaufwand. (TZ 63, 64)

Die Feststellung einer Belastung mit Luftschadstoffen durch Städtebauvorhaben war mit Unsicherheiten behaftet (Irrelevanzkriterien). Es waren keine Umsetzungskontrollen der im UVP-Bescheid vorgeschriebenen Auflagen geplant. (TZ 65, 66)

Zusammenfassend hob der RH die folgenden Empfehlungen hervor:

Stadt Wien und ÖBB-Infrastruktur AG

(1) Die Terminsituation wäre besonders sorgfältig zu beobachten und auf Veränderungen rasch zu reagieren, weil zeitliche Verzögerungen mit erheblichen Kostensteigerungen verbunden sein können. (TZ 8)

(2) Bereits in frühen Projektstadien wäre auf möglichst vollständige und realistische Kostenschätzungen zu achten. (TZ 10, 14, 49)

(3) Bei künftigen Übereinkommen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und der Stadt Wien wäre für die Bemessung von Kostenbeiträgen das tatsächlich zur Realisierung kommende Projekt heranzuziehen. (TZ 19)

Stadt Wien

(4) Auf die künftige Kostenentwicklung der technischen und sozialen Infrastruktur für das Stadterweiterungsgebiet südlich des Bahnhofs wäre durch ein verstärktes Kostencontrolling besonderes Augenmerk zu legen. (TZ 14)

(5) Zwecks Verbesserung der Erreichbarkeit (kürzere Wegzeit, höherer Komfort) wären Varianten unter Kosten-Nutzen-Analysen zu erwägen. (TZ 29)

- (6) *Im Bereich der U1 wären entsprechende Reservekapazitäten vorzusehen und auch noch Überlegungen hinsichtlich weiterer Planungsvarianten anzustellen. (TZ 34)*
- (7) *Es sollten klare Kosten- und Wirksamkeitskriterien definiert und den kommenden U-Bahn-Ausbauvorhaben zugrunde gelegt werden. (TZ 35)*
- (8) *Es sollten zeitgerecht Überlegungen angestellt werden, wie die Netzkapazität vor allem in den stark belasteten Streckenabschnitten künftig gewährleistet werden kann. (TZ 38)*
- (9) *Der Ausbau des U-Bahn-Netzes sollte im Sinne eines Gesamtkonzepts anhand von Kosten- und Wirksamkeitskriterien nochmals überdacht werden. (TZ 39)*
- (10) *Verkehrsmengen und Stellplatzbedarf wären nach den aktuellen Evaluierungswerten für den Motorisierten Individualverkehr zu bemessen. Für den Radverkehr wären entsprechende Kapazitäten vorzusehen. (TZ 59)*
- (11) *Inbesondere für Baufelder, die unmittelbar an einer geplanten U-Bahn-Station liegen, sollten die Regulierung der Stellplatzzahl geprüft, die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt und gegebenenfalls ein niedrigeres Stellplatzregulativ als 60 % in Betracht gezogen werden. Im Sinne der Empfehlungen im UVP-Bescheid wären für Wohnnutzungen mit guter öffentlicher Verkehrsanbindung auch niedrigere Stellplatzregulative als 100 % zu erwägen. (TZ 60)*
- (12) *Die ursprünglichen Planungsgrundlagen hinsichtlich einer Verkaufsfläche von 20.000 m² wären beizubehalten. (TZ 61)*

ÖBB-Infrastruktur AG

- (13) *Bei Beschlüssen von Zusatzprojekten und Erweiterungen bestehender Projekte im Rahmen des Gesamtprojekts Hauptbahnhof Wien wäre äußerst restriktiv vorzugehen. Deren Auswirkungen auf die bereits in Umsetzung begriffenen Projekte wären vor Beschlussfassung umfassend zu bewerten. (TZ 12)*
- (14) *Künftig sollten bei Kostendarstellungen, wie im Halbjahresbericht oder wenn sie als Entscheidungsgrundlage für Investitionsbeschlüsse dienen, die geplanten Kosten auch mit ihren vorausvalorisierten Werten angegeben werden. (TZ 13)*
- (15) *Die Risikopotenziale sollten durch eine zügige Umsetzung aller dazu erforderlichen Maßnahmen minimiert werden. (TZ 13)*

(16) Es sollten künftig verstärkt Kontroll- und Steuerungsmaßnahmen ergriffen und mögliche Kosteneinsparungspotenziale bei den Infrastrukturprojekten gesucht werden. (TZ 13)

(17) Der Nutzen aus der Informationskampagne, welcher der Stadt Wien ebenso wie den anderen ÖBB-Gesellschaften zufließt, wäre zu bewerten und eine dem Nutzen entsprechende Kostenaufteilung zu vereinbaren. (TZ 16)

(18) Als Grundlage für Investitionsbeschlüsse wären neben den geschätzten Planungs- und Baukosten auch die voraussichtlichen Finanzierungskosten darzustellen. (TZ 18)

(19) Eine formale Vorgangsweise für die Kenntnisnahme der außerhalb des Rahmenplans zu finanzierenden Projekte durch das BMVIT und das BMF wäre festzulegen. (TZ 20)

(20) Die voraussichtlichen Finanzierungskosten sollten in künftige Wirtschaftlichkeitsberechnungen einfließen. (TZ 21)

(21) Aufgrund der Komplexität des Gesamtprojekts wäre auf die Festlegung klarer Projektabgrenzungen sowie angemessener und nachvollziehbarer Kostenzuordnungen besonderes Augenmerk zu legen. Die Einhaltung der festgelegten Projektabgrenzungen und Kostenzuordnungen wäre durch ein effizientes Projektkostencontrolling zu gewährleisten. (TZ 22)

(22) Bei der Übertragung der Bauvorhaben auf den Geschäftsbereich Neu- und Ausbau sollte bereits eine Projektstrukturierung vorliegen, die als Basis für Soll/Ist-Vergleiche herangezogen wird. Trotz der Komplexität des Gesamtprojekts wäre auf eine nachhaltige Projektstrukturierung zu achten. (TZ 23)

(23) Es sollte eine nach Projekten getrennte Darstellung von Kosten und Erlösen bzw. Kostenbeiträgen erfolgen, um eine klare Kostenübersicht und -verfolgung zu ermöglichen. (TZ 24)

(24) Die Begleitende Kontrolle sollte im Zuge der Bauabwicklung verstärkt auf die ordnungsgemäße Zuteilung der Kosten (insbesondere etwaiger Mehrkosten infolge von Forcierungsmaßnahmen) zum Rahmenplanprojekt bzw. zum Projekt des Absatzverbunds achten, um fehlerhafte Zuordnungen zu vermeiden und eine strikte Projektabgrenzung zu gewährleisten. (TZ 25)

(25) Eine Überprüfung der Zuordnung der Außenreinigungsanlagen sowie der Autoreisezuganlage sollte durchgeführt werden. Hinkünftig wäre auf eine strikte Trennung zwischen Infrastruktur und Absatz zu achten. (TZ 26)

(26) Für die Infobox wäre ein Finanzierungsübereinkommen vorzulegen. Die Finanzierung aus Mitteln des Rahmenplans wäre zu hinterfragen. Über Kostenbeiträge anderer Gesellschaften bzw. externer Sponsoren sollte verhandelt werden. (TZ 27)

(27) Eine Aktualisierung sowie eine Vorausvalorisierung der Kostenschätzung für die Liegenschaftsentwicklung und -verwertung sollte durchgeführt werden, um einen Überblick über die zu erwartenden endgültigen Kosten der Immobilienverwertung sowie die Netto-Erlöse zu erhalten. (TZ 48)

(28) Der Vermögensabgang infolge des Ausscheidens von Buchwerten wäre der Höhe nach zum Zeitpunkt des Investitionsbeschlusses darzustellen. (TZ 50)

(29) Für die Kostenpositionen Außenanlagen und Landschaftsbau sollte derselbe Kostenschlüssel zur Anwendung kommen, wie für die Außenbeleuchtung. (TZ 57)

ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH

(30) Zur Erlösmaximierung wären auch eine Interessentensuche bzw. direkte Verkäufe frei finanzierter Wohnungen vorzusehen. (TZ 52)

(31) Die konzerninternen Richtlinien für die Auftragsvergaben wären einzuhalten. (TZ 53)

(32) Zur Sicherstellung der geplanten Erlöse aus der Verwertung des Baufelds A.05 sollte eine Sachverhaltsdarstellung an die Käuferin übermittelt werden. Mit der Stadt Wien wäre gegebenenfalls über einen Flächenausgleich zwischen dem Baufeld A.05 und anderen Flächen zu verhandeln. (TZ 55)

(33) Bei künftigen Verkäufen wären vertragliche Regelungen über eine Beteiligung an den Kosten eines allfällig errichteten APM vorzusehen. (TZ 56)

Bundesministerium für Finanzen und Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

(34) Hinsichtlich einer allfälligen Kostentragung für eine fünfte Ausbauphase der U-Bahn wäre die Mittelbindung aufgrund der Schuldenrückzahlung für die vierte Ausbauphase zu berücksichtigen. Dabei sollte eine Änderung des Finanzierungsmodus — z.B. in Form eines geringeren Vorfinanzierungsrahmens — überlegt werden. Alternativ könnten eine Reduktion des Investitionsvolumens, eine Verschiebung des Baubeginns oder eine Priorisierung der Einzelvorhaben in Erwägung gezogen werden. (TZ 41)

- (35) *Inwieweit die für die Errichtung der U3 und U6 geschlossene Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG für den Bau der U2-Süd herangezogen werden kann, wäre zu klären. (TZ 42)*
- (36) *Im Falle der Mitfinanzierung einer fünften Ausbauphase sollten Maßnahmen zur Schaffung einer neuen gesetzlichen Grundlage (z.B. eine neue Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG) eingeleitet werden. (TZ 42)*
- (37) *Auch für den Fall, dass keine gesetzliche Verpflichtung besteht, wären künftig die Vorbelastungen und die Zahlungsverpflichtungen im Bundesvoranschlag und im Bundesrechnungsabschluss auszuweisen sowie eine Erfolgskontrolle im Sinne des Bundeshaushaltsgesetzes durchzuführen. (TZ 42)*
- (38) *Das Verständigungsverfahren und der Informationsaustausch zwischen dem BMVIT und dem BMF hinsichtlich Budgetierung und Vollzug des U-Bahn-Bundesbeitrags wären zu verbessern. (TZ 42)*
- (39) *Im Interesse der Planungssicherheit bezüglich der künftigen finanziellen Belastungen wäre eine aktuelle und umfassende Kostenschätzung für die U2-Süd zu erstellen. (TZ 44)*
- (40) *Generell sollten Infrastrukturerrichtungskosten vertraglich genauer definiert und eine präzisere Vertragsgestaltung angestrebt werden. (TZ 44)*
- (41) *Durch eine Zusatzvereinbarung zum Übereinkommen für die vierte Ausbauphase wären Kontrollrechte sicherzustellen. (TZ 45)*
- (42) *Die Aufrechterhaltung der Mitfinanzierung von Fuhrparkkosten beim U-Bahn-Bau wäre aus budgetärer Sicht zu überprüfen. (TZ 46)*
- (43) *In Anbetracht der beachtlichen Netzlänge nach Fertigstellung der vierten Ausbauphase sollte seitens des Bundes grundsätzlich überprüft werden, inwieweit er sich an einer neuerlichen Erweiterung des U-Bahn-Netzes finanziell beteiligen möchte. Für den Fall der Aufrechterhaltung einer Mitfinanzierung wären die Kompetenzen für eine inhaltliche Überprüfung innerhalb des Bundes zu klären, um bereits im Planungsprozess die Berücksichtigung der Bundesinteressen sicherstellen zu können. (TZ 47)*
- (44) *Angesichts des erheblichen Investitionsbedarfs für U-Bahn-Projekte und des teilweisen Auseinanderfallens von Aufgaben-, Ausgaben- und Finanzierungsverantwortung wären bereits im Vorfeld insbesondere Kosten-Nutzen-Überlegungen und Untersuchungen über die verkehrliche Wirksamkeit – auch im Sinne eines*

Gesamtkonzepts für das U-Bahn-Netz im Zusammenspiel mit den Strecken und Knotenpunkten der ÖBB-Unternehmensgruppe im Raum Wien – anzustellen. Darüber hinaus sollte jeweils nach Fertigstellung einer U-Bahn-Linie oder eines Teilabschnitts der Nutzen des öffentlichen Mitteleinsatzes evaluiert werden. (TZ 47)

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

(45) Die Möglichkeit einer Ausnahme von Städtebauvorhaben im geschlossenen Siedlungsgebiet mit definierten Erschließungsanteilen durch den öffentlichen Verkehr von der UVP-Pflicht wäre zu prüfen. (TZ 63)

(46) Verkehrs- und Emissionsbetrachtungen wären in UVP-Verfahren kein Worst Case, sondern ein realistischer Planfall zu Grunde zu legen. (TZ 64)

(47) Die Anwendung der Irrelevanzkriterien in der UVP wäre zu evaluieren bzw. einer geregelten, standardisierten Vorgehensweise zu unterziehen. (TZ 65)

(48) Die Umsetzungskontrolle der Auflagen wäre zu planen bzw. eine bindende Wirkung des UVP-Bescheids für die nachfolgenden Genehmigungsverfahren sicherzustellen. Weiters wäre auf eine Regelung der Änderungsmodalitäten genehmigter Städtebauvorhaben hinzuwirken. (TZ 66)