

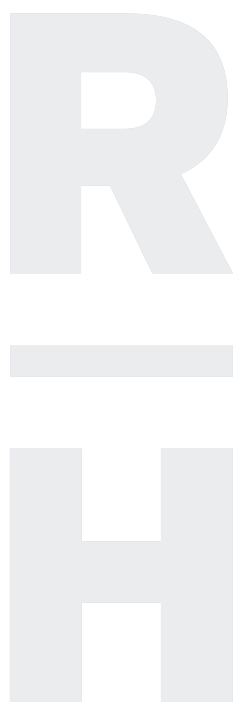


Der  
Rechnungshof

Unabhängig. Objektiv. Wirksam.

# Bericht des Rechnungshofes

U-Bahn in Wien – Ausbaupakete



## Inhaltsverzeichnis

<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	4
<b>Kurzfassung</b>	7
<b>Kenndaten</b>	14
<b>Prüfungsablauf und –gegenstand</b>	15
<b>Entwicklung</b>	16
<b>Grundlagen</b>	17
Verfassungsrechtliche Grundlagen	17
Inhaltliche Grundlagen	20
<b>Kosten und Finanzierung</b>	24
Kostenplanung	24
Kosten und Finanzierung	25
Finanzierungsbeiträge	28
Vorfinanzierung	30
Verbindlichkeiten und Verpflichtungen	34
<b>Investitionen und Fahrzeuge</b>	37
Kostenabgrenzung	37
Fahrzeuge	47
<b>Kontrolle</b>	53
Kontrollorganisation	53
Kontrollmaßnahmen	55
<b>Schlussempfehlungen</b>	63
<b>Anhang</b>	66

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Chronologische Übersicht des Wiener U-Bahn-Baus _____	17
Tabelle 2:	Vorhaben der 4. Ausbauphase der Wiener U-Bahn (Stand 2007) _____	21
Tabelle 3:	Aufwand für den U-Bahn-Neubau _____	25
Tabelle 4:	Beiträge Wiens für den U-Bahn-Neubau _____	28
Tabelle 5:	Budgetierte Beiträge des Bundes für den U-Bahn-Neubau ____	29
Tabelle 6:	Entwicklung des Vorfinanzierungsrahmens _____	31
Tabelle 7:	Eröffnungsfeierlichkeiten _____	45

## Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
ATS	Schilling
BHG	Bundeshaushaltsgesetz
BBG	Bundesbahngesetz
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
BGBL.	Bundesgesetzblatt
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BRA	Bundesrechnungsabschluss
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
EUR	Euro
exkl.	exklusive
(f)f.	folgende (Seite, Seiten)
F-VG 1948	Finanz-Verfassungsgesetz 1948
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
inkl.	inklusive
i.V.m.	in Verbindung mit
JBl	Zeitschrift „Juristische Blätter“
LGBL.	Landesgesetzblatt
Mio.	Million(en)
Nr.	Nummer
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OeBFA	Österreichische Bundesfinanzierungsagentur Ges.m.b.H.
OGH	Oberster Gerichtshof
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
rd.	rund
RH	Rechnungshof
RHG	Rechnungshofgesetz 1948
RLV	Rechnungslegungsverordnung
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
U-Bahn	Untergrundbahn
UG	Untergliederung
USt	Umsatzsteuer
Wiener Linien	WIENER LINIEN GmbH & Co KG
Z	Ziffer
z.B.	zum Beispiel

## Wirkungsbereich

der Bundesministerien für Finanzen und für Verkehr, Innovation und Technologie sowie der Bundeshauptstadt Wien

### U-Bahn in Wien – Ausbaupakete

Der Bund und das Land Wien hatten im Jahr 1979 für den Ausbau der Wiener U-Bahn eine Vereinbarung nach Artikel 15a B-VG mit einer Kostenteilung je zur Hälfte geschlossen. Diese Zusammenarbeit wurde durch privatrechtliche Übereinkommen fortgesetzt. Seit dem Jahr 1980 fehlte dafür die bundesgesetzliche Grundlage gemäß § 2 F-VG 1948. Die Praxis, regelmäßige Finanzzuweisungen ohne gesetzliche Regelung vorzunehmen, stellte eine Umgehung der Vorschriften der Finanzverfassung dar. Entsprechende Übereinkommen unterliefen die ausschließliche Zuständigkeit des Nationalrats, von den Kostentragungsregelungen des § 2 F-VG abzuweichen.

Mit dem im Juli 2007 unterfertigten Übereinkommen beschlossen die Vertragspartner eine 4. Ausbauphase der Wiener U-Bahn mit Gesamterrichtungskosten in Höhe von rd. 1,846 Mrd. EUR.

Die jährlichen Investitionen in den U-Bahn-Neubau waren von 2007 (271,12 Mio. EUR) bis zum Jahr 2014 (130,61 Mio. EUR) rückläufig. Durch die Absenkung der Jahresrate des Bundes für den Wiener U-Bahn-Bau von 109,01 Mio. EUR auf 87,50 Mio. EUR (ab dem Jahr 2009) und letztlich auf 78 Mio. EUR (ab dem Jahr 2013) war es somit notwendig, die erforderliche Vorfinanzierung für den weiterhin bei 50 % liegenden Bundesanteil von 90,45 Mio. EUR (2007) auf 224,04 Mio. EUR (Anfang 2014) zu erhöhen.

Der Bund und das Land Wien nahmen keine Regelungen bzw. Präzisierungen hinsichtlich der Kostentragung von Neubauinvestitionen einerseits und Instandhaltungs- und Sanierungsinvestitionen andererseits vor und vereinbarten auch nicht die Anzahl der erforderlichen U-Bahn-Züge, Reserven und Intervalle.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG finanzierten aus dem – von Bund und Stadt Wien zu jeweils der Hälfte finanzierten – Budget des U-Bahn-Neubaus u.a. Arbeiten der baulichen Erhaltung auf der Strecke der U6, obwohl diese Linie bereits im Jahr 1989 bzw. deren Verlängerung bis Floridsdorf im Jahr 1996 eröffnet worden war. Darüber hinaus errichteten sie Teile eines Verkehrsmuseums bzw. finanzierten sie Eröffnungsfeierlichkeiten und Informationsmaterial in Höhe von rd. 5,34 Mio. EUR.

Bund und Land Wien sahen keine vertieften inhaltlichen Kontrollen der Mittelverwendung vor.

## Kurzfassung

### Prüfungsziel

Ziel der Überprüfung der Ausbaupakete der U–Bahn in Wien war die Beurteilung der Nachvollziehbarkeit der Ausbauphasen bzw. der aktuellen Änderungen, der finanziellen Beteiligung des Bundes, der Kostenplanung, Kostentragung, Kostenkontrolle und deren Abbildung in der Finanzplanung von Bund und Stadt Wien sowie die Mitwirkung des Bundes und des Zusammenwirkens von BMF und BMVIT. **(TZ 1)**

### Entwicklung

Die Entwicklung des Wiener U–Bahn–Baus erfolgte in mehreren Ausbauphasen auf Basis unterschiedlicher Vereinbarungen und Übereinkommen. Bund und Land Wien hatten im Jahr 1979 eine Vereinbarung gemäß Art. 15a B–VG mit einer Kostenteilung je zur Hälfte geschlossen. Die mit dieser Vereinbarung begründete Zusammenarbeit sowie die Kostenteilung wurden durch privatrechtliche Übereinkommen fortgesetzt. **(TZ 2)**

## Grundlagen

### Verfassungsrechtliche Grundlagen

Für die Übereinkommen zwischen dem Bund und dem Land Wien bezüglich der Kostentragung der Wiener U–Bahn fehlte seit 1980 die bundesgesetzliche Grundlage gemäß § 2 F–VG 1948 bzw. eine Vereinbarung gemäß Art. 15a B–VG. **(TZ 3)**

Die Praxis, insbesondere regelmäßige Finanzausweisungen privatrechtlich – und ohne gesetzliche Regelung – vorzunehmen, stellt eine Umgehung der Vorschriften der Finanzverfassung dar.

Auch die Vereinbarung gemäß Art. 15a B–VG des Jahres 1979 war lediglich mit einem privatrechtlichen Übereinkommen, nicht jedoch durch eine bundesgesetzliche Regelung umgesetzt. Dieses Übereinkommen wurde zudem zu einem Zeitpunkt geschlossen, in dem die Vereinbarung gemäß Art. 15a B–VG noch nicht durch den Bund bzw. das Land Wien ratifiziert war. **(TZ 3)**

### Inhaltliche Grundlagen

Die Vereinbarung zum Ausbau des Wiener U–Bahn–Netzes gemäß Art. 15a B–VG des Jahres 1979 hatte sich ausdrücklich auf den Ausbau der U3 und der U6 bezogen, wogegen die in weiterer Folge abgeschlossenen privatrechtlichen Überein-

kommen sich auf diese Vereinbarung beriefen und diese inhaltlich erweiterten. Gemäß dem im Juli 2007 unterfertigten Übereinkommen über die gegenwärtige 4. Ausbauphase der Wiener U-Bahn beschlossen der Bund und das Land Wien (vertreten durch den damaligen Bundesminister für Finanzen und den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bzw. den Herrn Landeshauptmann und die Frau Landeshauptmann-Stellvertreterin<sup>1</sup>), nunmehr zusätzliche Projekte zu realisieren. (TZ 4)

Der Bund hatte mit dem Übereinkommen zur Beteiligung an den Planungskosten für eine allfällige 5. Ausbauphase bereits im Jahr 2007 seine Mitwirkung an einer solchen präjudiziert. Zudem stimmte der Bund im Jahr 2015 im Rahmen einer Vertragsadaption („Side Letter“) erneut der Planung und Errichtung einer weiteren U-Bahn-Linie zu, ohne dies mit einer grundsätzlichen, neuen Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zu regeln, obwohl das BMF und das BMVIT diese Notwendigkeit bereits im Jahr 2012 vermerkten. (TZ 4)

## Kosten und Finanzierung

### Kostenplanung

Mit dem im Juli 2007 unterfertigten Übereinkommen beschlossen der Bund und das Land Wien die 4. Ausbauphase mit Gesamterrichtungskosten in Höhe von rd. 1,846 Mrd. EUR, basierend auf der Preisbasis von 2007. (TZ 5)

Die Übereinkommen zwischen dem Bund und dem Land Wien enthielten allerdings keine Informationen über Art und Umfang der Valorisierung bzw. über die Wahl eines Preisindex. Ferner fehlte eine nach grundlegenden Positionen aufgegliederte Kostenschätzung in den Übereinkommen selbst. (TZ 5)

### Kosten und Finanzierung

Die jährlichen Investitionen in den U-Bahn-Neubau waren von 2007 (271,12 Mio. EUR) bis zum Jahr 2014 (130,61 Mio. EUR) rückläufig. Dies lag u.a. daran, dass die 3. Ausbauphase, für die ein Errichtungszeitraum von 2000 bis 2010 vorgesehen war, im Auslaufen begriffen war. Zwischen 2007 und 2014 wurden weiterhin Ausgaben getätigt, die vorangegangenen Ausbauphasen zuzurechnen waren. Dies deshalb, weil Bund und Wien – selbst für den Zeitraum nach der Inbetriebnahme – keine zeitliche Limitierung hinsichtlich der phasenbezogenen Kostenzuordnung in den Übereinkommen vereinbart hatten. Dadurch war die Endabrechnung der U-Bahn-Ausbauphasen erschwert; für Bund und Wien fielen wei-

<sup>1</sup> BMF: Mag. Wilhelm Molterer, BMVIT: Werner Faymann, Land Wien: Dr. Michael Häupl und Mag.<sup>a</sup> Renate Brauner



terhin Kosten für den U–Bahn–Neubau für bereits in Betrieb befindliche U–Bahn–Linien an. (TZ 6, TZ 14)

## Finanzierungsbeiträge

Die Stadt Wien finanzierte ihre Beiträge zur Errichtung der Wiener U–Bahn (Investitionen in den U–Bahn–Neubau) u.a. über eine Dienstgeberabgabe („U–Bahn–Steuer“) und über nicht zweckgebundene, allgemeine Budgetmittel. Die Stadt Wien finanzierte im Jahr 2014 nahezu ihren gesamten Jahresbeitrag zum U–Bahn–Neubau von 67,50 Mio. EUR (98,1 %) durch die im Jahr 2012 erfolgte Erhöhung der U–Bahn–Steuer von 0,72 EUR auf 2 EUR. (TZ 7)

Der Bund finanzierte seinen Anteil an den Investitionen in den U–Bahn–Neubau aus Einnahmen der Kraftfahrzeugsteuer und durch nicht zweckgebundene Mittel, wobei der Anteil der Finanzierung aus der Kraftfahrzeugsteuer rückläufig war (von 58,9 % im Jahr 2007 auf 35 % im Jahr 2014). Der Bund hatte seinen jährlichen Finanzierungsbeitrag für den U–Bahn–Neubau von 109,01 Mio. EUR auf 87,50 Mio. EUR (ab dem Jahr 2009) und letztlich auf 78 Mio. EUR (ab dem Jahr 2013) reduziert. (TZ 8)

Eine systematische inhaltliche Kontrolle der Verwendung dieser Bundesmittel erfolgte weder durch das BMF als direkten Vertragspartner der Stadt Wien noch durch das BMVIT als sachlich zuständiges Bundesministerium und auszahlende Stelle. (TZ 8)

## Vorfinanzierung

Die unterjährige Bedeckung der Jahresraten des Bundes und der Ausgleich zum tatsächlich zu zahlenden 50 %–Anteil des Bundes, der sich aus den Ausgaben bzw. dem Baufortschritt ergab, erfolgten im Wege einer bereits im Jahr 1992 vereinbarten Vorfinanzierung. (TZ 9)

Durch die Absenkung der Jahresrate des Bundes für den Wiener U–Bahn–Bau von 109,01 Mio. EUR auf 87,50 Mio. EUR (ab dem Jahr 2009) und letztlich auf 78 Mio. EUR (ab dem Jahr 2013) erhöhte sich die erforderliche Vorfinanzierung für den 50%igen Bundesanteil über die OeBFA. Die überwiesenen Jahresraten des Bundes reichten zur Finanzierung des Bundesanteils am Wiener U–Bahn–Bau nicht mehr aus und erhöhten damit die Ausnützung dieses Vorfinanzierungsrahmens von 90,45 Mio. EUR (2007) auf 224,04 Mio. EUR (Anfang 2014). Die Tilgung dieser Schulden aus der Vorfinanzierung und die Tragung des entsprechenden Zinsaufwands erfolgten durch den Bund und stellten demgemäß eine Verschiebung von Zahlungsverpflichtungen in die Zukunft dar. (TZ 9)

Auf Basis von Berechnungen der OeBFA ging der Bund davon aus, dass die Ausnutzung des Vorfinanzierungsrahmens auf rd. 318 Mio. EUR (im Jahr 2023) steigen und erst im Jahr 2026 getilgt werden wird. Die Weiterführung der in der 4. Ausbauphase geplanten neuen U-Bahn-Linie U5 war in dieser Vorschaurechnung noch nicht berücksichtigt. (TZ 9)

Die erforderlichen Beträge der Vorfinanzierung wurden über die OeBFA durch Veranlagung der Kassenbestände des Bundes finanziert. (TZ 10)

Die gewählte Vorgangsweise trug zu einer Verminderung der Transparenz hinsichtlich des Bundesbeitrags zum Wiener U-Bahn-Bau bei, weil in den Rechenwerken des Bundes lediglich die Jahresrate von 78 Mio. EUR, nicht aber die gesamten Zahlungsverpflichtungen ausgewiesen waren. (TZ 10)

## Verbindlichkeiten und Verpflichtungen

Weder der vom Bund dem Land Wien während der gesamten 4. Ausbauphase zu leistende Betrag im Ausmaß von 50 % der 1,846 Mrd. EUR, der eine Verpflichtung des Bundes für künftige Projekte darstellte, noch die Höhe des zur Zeit der Gebarungsüberprüfung aushaftenden Vorfinanzierungsrahmens von rd. 212,92 Mio. EUR, die eine Verpflichtung des Bundes für bereits getätigte Investitionen darstellte, waren in den Rechenwerken des Bundes ausgewiesen. (TZ 11)

Es fehlte auch eine spiegelbildliche Darstellung der entsprechenden Verwaltungsforderungen in den Rechenwerken der Stadt Wien. (TZ 12)

## Investitionen und Fahrzeuge

### Kostenabgrenzung

Der Bund und das Land Wien hatten in den Vereinbarungen und Übereinkommen zum Wiener U-Bahn-Bau keine Regelungen bzw. Präzisierungen hinsichtlich der Kostentragung von Neubauinvestitionen einerseits sowie Instandhaltungs- und Sanierungsinvestitionen (Ersatzinvestitionen) andererseits vorgenommen. Somit wurden auch Investitionen im Bereich der baulichen Erhaltung, im Bestand sowie für nicht direkt der U-Bahn zuzurechnende Anlagen aus dem Budget des U-Bahn-Neubaus bezahlt. (TZ 13)

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG (**Wiener Linien**) finanzierten bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung weiterhin Arbeiten der baulichen Erhaltung auf der Strecke der U6 aus dem – von Bund und Stadt Wien zu jeweils 50 % getragenen – Budget des U-Bahn-Neubaus, obwohl diese Linie in einem ersten Teilstück bereits im

Jahr 1989 bzw. deren Verlängerung bis Floridsdorf im Jahr 1996 eröffnet worden war. Ebenso finanzierten sie Adaptionen und Ertüchtigungen am Bestandsnetz über dieses Budget. (TZ 14, TZ 15)

Für Geschäftslokale, die im Rahmen der Errichtung neuer U-Bahn-Stationen in den Raumprogrammen vorgesehen waren, verrechneten die Wiener Linien den Mietern entsprechende Baukostenbeiträge. Weder dem Bund noch der Stadt Wien lag diesbezüglich eine gesamthafte Aufstellung der Einnahmen vor. (TZ 16)

Die Wiener Linien errichteten aus dem – von Bund und Stadt Wien zu jeweils 50 % finanzierten – Budget des U-Bahn-Neubaus Teile eines Verkehrsmuseums bzw. sie finanzierten Eröffnungsfeierlichkeiten (inkl. u.a. Informationsmaterial) in Höhe von rd. 5,34 Mio. EUR. (TZ 17, TZ 18)

Die Wiener Linien aktivierten in ihren Rechenwerken die Aufwendungen für die Eröffnungsfeierlichkeiten von U-Bahn-Stationen als Investitionen, die über einen Zeitraum von 50 Jahren abgeschrieben wurden, obwohl sie dem Grunde nach keine Investitionen, sondern Aufwendungen des jeweils laufenden Jahres darstellten. (TZ 18)

## Fahrzeuge

Die Wiener Linien bestellten im Rahmen der 4. Ausbauphase U-Bahn-Züge, die mit Beiträgen des Bundes bzw. der Stadt Wien zu jeweils 50 % finanziert wurden, auf Basis eines Betriebsintervalls, das mit den finanzierenden Gebietskörperschaften weder vertraglich vereinbart noch für einen absehbaren Zeitraum betrieblich erforderlich war und somit einen Kauf auf Vorrat bedeutete. (TZ 19)

Der Bund und das Land Wien hatten in den Vereinbarungen zum Wiener U-Bahn-Bau keine Definitionen der erforderlichen U-Bahn-Züge und Reserven, der Betriebsintervalle sowie der Differenzierung zwischen erstmaliger Anschaffung und erweiterungsbedingter Neuanschaffung von U-Bahn-Wagen vereinbart. (TZ 19, TZ 20)

Die Wiener Linien finanzierten aus dem von Bund und Stadt Wien zu je 50 % getragenen Budget des U-Bahn-Neubaus u.a. auch Ausgaben für Simulationen des Verbandsbetriebs bereits bestehender U-Bahn-Linien und den nachträglichen Einbau von Videoüberwachungen. Ebenso finanzierten sie aus diesem Budget zwischen 1986 und 2014 – und damit teilweise noch Jahrzehnte nach der Erstanschaffung von U-Bahn-Fahrzeugen – rd. 16,87 Mio. EUR für Adaptierung, Modernisierung und Instandhaltung bzw. Sanierung des Fahrparkmaterials. (TZ 21)

## Kontrolle

### Kontrollorganisation

Die Organisation der Buchungen bei den Wiener Linien war, ebenso wie die sich daraus ergebenden Rechnungsabschlüsse zum U–Bahn–Neubau, schlüssig und rechnerisch nachvollziehbar. (TZ 22)

Die Berichtsdocumentation des BMF und des BMVIT war, insbesondere vor dem Hintergrund der im Zusammenhang mit der bei einer früheren (2011) Gebarungsüberprüfung des RH vom BMVIT angekündigten regelmäßigen Auswertung der Berichte, lückenhaft. (TZ 23)

### Kontrollmaßnahmen

Der Bund und das Land Wien hatten in den privatrechtlichen Übereinkommen zur Wiener U–Bahn–Finanzierung seit 1979 bis zum Side Letter aus 2015 keine Bedingungen vorgesehen, die mit der Zuschussleistung zum verfolgten Zweck des U–Bahn–Baus verknüpft waren. Ebenso wenig bestanden Regelungen darüber, wie eine – aufgrund der Bundesverfassung und des Bundeshaushaltsgesetzes gebotene – Prüfung der Mittelverwendung im Rahmen der administrativen Abwicklung der Beitragsleistung durch den Bund stattzufinden hätte. (TZ 24)

Zudem enthielten die Vereinbarungen keine Regelungen darüber, wie und unter welchen Bedingungen allenfalls zu Unrecht bezogene Leistungen zurückgefordert werden konnten. (TZ 24)

Der Bund und das Land Wien hatten in sämtlichen Übereinkommen der Jahre 1979 bis 2007 zur Finanzierung des U–Bahn–Baus in Wien keine Vorgehensweise für die Kontrolle der Vertragspartner vorgesehen. (TZ 25)

Aufgrund fehlender vertiefter Kontrollen der Buchungen der Wiener Linien durch BMF und BMVIT konnten Investitionen für nicht direkt der U–Bahn zuzurechnende Anlagen vorgenommen werden. (TZ 25)

Die Einrichtung eines Lenkungsgremiums sowie die Vertiefung des Mittelverwendungscontrollings vereinbarten der Bund und das Land Wien erst im Jänner 2013. Trotz Vereinbarung eines zumindest jährlichen Treffens war bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung im Oktober 2015 nur eine Sitzung (Mai 2014) protokolliert. Zu wesentlichen offenen Fragen hatten weder der Bund noch das Land Wien in diesem Gremium gemeinsame Regelungen oder Vorgehensweisen vereinbart. (TZ 25, TZ 26)

Der Bund hatte bereits seit dem Jahr 2009 erfolglos versucht, strittige Zahlungen in Höhe von 3,09 Mio. EUR rückabzuwickeln. (TZ 27)

Im Lenkungsgremium, dessen wesentliche Aufgabe es u.a. war, hinsichtlich des zwischen Bund und Land Wien seit 2009 strittigen Betrags ehestmöglich einen Konsens herbeizuführen, konnte im überprüften Zeitraum weder ein Konsens noch eine Rückabwicklung dieser Zahlung erreicht werden. (TZ 27)

## Kenndaten

Organisationseinheiten und eingebundene Rechtsträger									
Bund	BMF, BMVIT								
Stadt Wien	Abteilung Finanzwesen (MA 5)								
Unternehmen	Wiener Linien GmbH & Co KG								
Rechtsgrundlagen									
Bundesverfassungsgesetz über die Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen dem Bund und den übrigen Gebietskörperschaften (Finanz–Verfassungsgesetz 1948 – F–VG 1948), BGBl. 45/1948 i.d.F. BGBl. 194/1999									
Bundesgesetz vom 30. Oktober 1970 betreffend die Gewährung eines zweckgebundenen Zuschusses des Bundes an die Stadt Wien zur Förderung der Errichtung einer U–Bahn, BGBl. Nr. 35/1970.									
Vereinbarung gemäß Art. 15a B–VG über Vorhaben in der Bundeshauptstadt Wien, an welchen der Bund und das Land Wien interessiert sind, BGBl. Nr. 18/1980 bzw. LGBl. Nr. 21/1979.									
Abgabenänderungsgesetz BGBl. Nr. 18/1987, Gesetz über die Einhebung einer Dienstgeberabgabe, LGBl. Nr. 17/1970 i.d.F. LGBl. Nr. 25/2012									
Privatrechtliche Verträge: 30. April 1979 („Schienenverbundvertrag“), 13. November 1986 („Wiener Vertrag“), 27. Juni 1990, 22. Dezember 1992, 11. Juni 1996 (3. Ausbauphase), 18. März 1999, Übereinkommen vom 12. Juli 2007 (4. Ausbauphase), 17. Oktober 2011, 22. Jänner 2013, 29. Mai 2015									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung
	in Mio. EUR								in %
<b>Investitionen U–Bahn–Neubau<sup>1</sup></b>	<b>271,12</b>	<b>249,96</b>	<b>227,36</b>	<b>258,63</b>	<b>131,44</b>	<b>155,59</b>	<b>163,09</b>	<b>130,61</b>	<b>– 51,8</b>
Bund									
Kraftfahrzeugsteuer <sup>2</sup>	64,21	47,36	35,71	36,27	23,00	24,72	33,58	27,27	– 57,5
nicht zweckgebundene Mittel	44,80	61,65	51,79	51,23	57,00	55,28	44,42	50,73	13,2
<b>Summe Bund</b>	<b>109,01</b>	<b>109,01</b>	<b>87,50</b>	<b>87,50</b>	<b>80,00</b>	<b>80,00</b>	<b>78,00</b>	<b>78,00</b>	<b>– 28,4</b>
Wien									
Dienstgeberabgabe <sup>3</sup>	22,22	22,97	23,58	21,82	21,97	41,98	67,18	66,23	198,1
nicht zweckgebundene Mittel	146,78	107,03	86,42	122,29	119,23	48,02	14,67	1,27	– 99,1
<b>Summe Wien</b>	<b>169,00</b>	<b>130,00</b>	<b>110,00</b>	<b>144,11</b>	<b>141,20</b>	<b>90,00</b>	<b>81,85</b>	<b>67,50</b>	<b>– 60,1</b>
<b>tatsächlicher Beitrag Bund und Wien jeweils 50 %–Anteil<sup>4</sup></b>	<b>169,00</b>	<b>130,00</b>	<b>110,00</b>	<b>144,11</b>	<b>141,20</b>	<b>90,00</b>	<b>81,85</b>	<b>67,50</b>	<b>– 60,1</b>

Rundungsdifferenzen möglich

<sup>1</sup> Jahresabschluss Wiener Linien: abgerechnete Investitionssumme – Schienenverbundprojekte

<sup>2</sup> u.a. aus der Kraftfahrzeugsteuer gemäß Abgabenänderungsgesetz BGBl. Nr. 18/1980; 70 % der Ertragsanteile des Bundes an der Kraftfahrzeugsteuer für öffentlichen Verkehr und Fahrbetriebsmittel

<sup>3</sup> zweckgebundene Abgabe „U–Bahn–Steuer“; Dienstgeberabgabe LGBl. Nr. 17/1970 i.d.F. LGBl. Nr. 25/2012

<sup>4</sup> Finanzierung von über die Jahresrate hinausgehenden Verpflichtungen des Bundes durch Finanzierung bei der OeBFA; u.a. auf Basis des Übereinkommens vom 22. Dezember 1992; Rahmen von maximal 581,38 Mio. EUR

Quellen: BMF; Stadt Wien

## Prüfungsablauf und –gegenstand

1 (1) Der RH überprüfte von Juli bis Oktober 2015 die Ausbaupakete der U–Bahn in Wien. Die Erhebungen erfolgten beim BMF, beim BMVIT, beim Land bzw. der Stadt Wien sowie bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG (**Wiener Linien**)<sup>2</sup>. Der überprüfte Zeitraum umfasste im Wesentlichen die Jahre 2007 bis 2014; in Einzelfällen berücksichtigte der RH auch Sachverhalte außerhalb dieses Zeitraums.

Ziel der Überprüfung war die Beurteilung

- der Nachvollziehbarkeit der Ausbauphasen bzw. der aktuellen Änderungen,
- der finanziellen Beteiligung des Bundes,
- der Kostenplanung, Kostentragung, Kostenkontrolle und deren Abbildung in der Finanzplanung von Bund und Stadt Wien sowie
- der Mitwirkung des Bundes und des Zusammenwirkens von BMF und BMVIT.

(2) Das BMF und das BMVIT werden in diesem Bericht – vor dem Hintergrund gemeinsam unterfertigter Verträge bzw. getroffener Maßnahmen – aus Vereinfachungsgründen auch als „Bund“ zusammengefasst.

Wien wurde einerseits auf Basis seiner gesetzlichen und privatrechtlichen Vereinbarungen als „Land Wien“ tätig, trat aber als Eigentümer der Wiener Linien, ebenso wie als finanzierende und verkehrsplanerisch handelnde Gebietskörperschaft, auch als „Stadt Wien“ in Erscheinung. Aus Vereinfachungsgründen wird in diesem Bericht der Wortlaut der wesentlichen Verträge beibehalten, in weiterer Folge werden Empfehlungen allerdings einheitlich an die Stadt Wien gerichtet.

(3) Zu dem im April 2016 übermittelten Prüfungsergebnis gaben das BMF und das BMVIT im Juli 2016 Stellungnahmen ab. Im September 2016 gab die Stadt Wien mit den Wiener Linien eine gemeinsame Stellungnahme ab. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im Dezember 2016.

(4) Das BMF wies in den grundsätzlichen Anmerkungen seiner Stellungnahme darauf hin, dass im Rahmen der Verhandlung einer neuen gesetzlichen Grundlage für eine 5. Ausbauphase neben Art und Höhe des Bundesfinanzierungsbeitrags auch alle vom RH aufgezeigten strittigen Punkte – wie die Abgrenzung von Investitions–

<sup>2</sup> Im Sinne besserer Lesbarkeit wird die Bezeichnung "Wiener Linien" sowohl für die operativ tätige WIENER LINIEN GmbH & Co KG als auch für die WIENER LINIEN GmbH als Komplementär der KG verwendet. Die Wiener Linien sind ein 100–prozentiges Tochterunternehmen der WIENER STADTWERKE Holding AG und stehen im Eigentum der Stadt Wien.

und Instandhaltungskosten, die Mitfinanzierung von Wagenmaterial, die Angaben zur Valorisierung bzw. zum Preisindex und zur zeitlichen Limitierung usw. – zu klären wären. Das BMF werde sich zudem dafür einsetzen, dass die strittigen Punkte im Lenkungsgremium behandelt und Verfahren zur Rückabwicklung vereinbart werden.

Laut Stellungnahme der Stadt Wien würden die entsprechenden Empfehlungen im Lenkungsgremium bei künftigen Vereinbarungen bzw. weiteren Ausbauphasen behandelt bzw. evaluiert. Die Wiener Linien sicherten zu, den Vertragspartnern zur Entscheidungsfindung, zur Planung und zum Abschluss von Übereinkommen für weitere Vorhaben sowie für die inhaltliche Ausgestaltung von deren Abwicklung zweckdienliche Daten und Informationen zur Verfügung zu stellen.

## Entwicklung

- 2 Die Entwicklung des Wiener U-Bahn-Baus erfolgte in mehreren Ausbauphasen auf Basis unterschiedlicher Vereinbarungen und Übereinkommen. Bund und Land Wien hatten im Jahr 1979 eine Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG mit einer Kostenteilung je zur Hälfte geschlossen. Die mit dieser Vereinbarung begründete Zusammenarbeit sowie die Kostenteilung wurden durch privatrechtliche Übereinkommen fortgesetzt. Ein Überblick hinsichtlich der Vereinbarungen und Übereinkommen sowie wesentlicher Ereignisse ab der 3. Ausbauphase ergibt sich aus nachstehender Tabelle 1:



Tabelle 1: Chronologische Übersicht des Wiener U-Bahn-Baus

Ausbauphasen		Verträge bzw. wesentliche Ereignisse
<b>1. Ausbauphase: Linien U1, U2 und U4 als Grundnetz</b>	bis 1982	Zweckzuschussgesetz vom Oktober 1970 (BGBl. Nr. 35/1970): zweckgebundener Zuschuss des Bundes zum „Grundnetz“ der U-Bahn. Ausbau ab Dezember 1970
	1979 bis 1980	„Vertrag über die Verwirklichung des Schienenverbundes“ vom 30. April 1979; u.a. 50/50 Kostenteilung Bund/Wien der tatsächlichen Investitionskosten  Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG auf Basis des „Schienenverbundvertrags“ BGBl. Nr. 18/1980 bzw. LGBl. Nr. 21/1979; Ost-Westdurchmesser (Linie U3) sowie eine Nord-Südtangente (Linie U6)
<b>2. Ausbauphase: Linien U3 und U6</b>	1982 bis 2000	Übereinkommen vom 13. November 1986 „Wiener Vertrag“, Übereinkommen vom 27. Juni 1990 und vom 22. Dezember 1992: Verlängerungen und Intervallverkürzungen U3, U6; Einrichtung der Vorfinanzierung maximal 8 Mrd. ATS/581,38 Mio. EUR
<b>3. Ausbauphase: Linien U1–„Nord“ und U2–„Aspern“</b>	bis 2010	Übereinkommen vom 11. Juni 1996: U1–Nord und Süd sowie U6 „Stammersdorf“; Abänderung durch Übereinkommen vom 18. März 1999: Priorität für U1 „Nord“ und U2 bis „Aspern“
	September 2006	Inbetriebnahme U1 bis Leopoldau
	Mai 2008; Oktober 2010	Inbetriebnahme U2 bis Stadion und bis Aspernstraße
<b>4. Ausbauphase: Linien U2–„Seestadt“, U2 und U1 „Süd“</b>	bis 2023	Übereinkommen vom 12. Juli 2007 über die 4. Ausbauphase; Preisbasis 2007: rd. 1,846 Mrd. EUR
	Oktober 2011	Übereinkommen vom 17. Oktober 2011: Reduktion des jährlichen Finanzierungsbeitrags des Bundes
	Jänner 2013	Übereinkommen vom Jänner 2013: U1–Süd bis Oberlaa (bis 2017) anstelle von Rothneusiedl
	Oktober 2013	Inbetriebnahme U2 bis Seestadt
	Mai 2015	Übereinkommen vom Mai 2015: Linienkreuz U2/U5, Teilstück U5 (Frankhplatz bis Rathaus) und Verlängerung der U2 vom Rathaus zum Matzleinsdorfer Platz bis 2023

Quellen: BMVIT; Wiener Linien

## Grundlagen

### Verfassungsrechtliche Grundlagen

#### 3.1

(1) Nach § 2 F-VG 1948 hatten der Bund und die übrigen Gebietskörperschaften jenen Aufwand, der sich aus der Besorgung ihrer Aufgaben ergab (wie z.B. die Errichtung einer U-Bahn), selbst zu tragen, sofern es die zuständige Gesetzgebung nicht anders bestimmte („Konnexitätsgrundsatz“). Die Bestimmung legte zudem einen Gesetzesvorbehalt für Regelungen fest, die von diesem Grundsatz – dass jede Gebietskörperschaft ihren Aufwand selbst zu tragen hatte – abwichen. Lediglich eine gesetzliche Regelung konnte demnach eine vom Grundsatz des

§ 2 F-VG 1948 abweichende Kostentragung vorsehen bzw. eine Ermächtigung enthalten, eine solche abweichende Kostentragung vertraglich zu vereinbaren.

Der Bund beteiligte sich an einer entsprechenden gebietskörperschaftsübergreifenden Kostentragung des U-Bahn-Neubaus in Wien durch ein Gesetz erstmalig im Jahr 1970: Mit Bundesgesetz vom 30. Oktober 1970 gewährte der Bund der Stadt Wien, gestützt auf § 12 Abs. 2 F-VG 1948, einen zweckgebundenen Zuschuss (Zweckzuschussgesetz) von 2,40 Mrd. ATS zur Förderung der Errichtung eines innerstädtischen U-Bahn-Netzes.

(2) In der Folge unterfertigten der Bund und das Land Wien im Jahr 1979 eine Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG über „Vorhaben in der Bundeshauptstadt Wien, an welchen der Bund und das Land Wien interessiert sind“. Diese Vereinbarung sah u.a. eine Kostentragung des Bundes von 50 % für den U-Bahn-Neubau vor. Diese Vereinbarung ratifizierten der Bund und das Land Wien.<sup>3</sup> Eine eigene gesetzliche Umsetzung als Grundlage für eine vom § 2 F-VG 1948 abweichende Kostentragung unterblieb.

In Vollziehung des Art. II dieser Vereinbarung schlossen Bund und Land Wien einen privatrechtlichen Vertrag („Schienenverbundvertrag“). In diesem Vertrag wurden die wesentlichen Punkte der Vereinbarung wiederholt. Der Vertrag wurde am 30. April 1979 unterzeichnet und hatte zu diesem Zeitpunkt keine rechtliche Grundlage, weil die oben erwähnte Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG noch nicht in Kraft getreten war.

(3) Zwischen 1986 und 2000 schlossen Bund und Land Wien weitere privatrechtliche Übereinkommen betreffend die Kostentragung beim Ausbau der Wiener U-Bahn bzw. vereinbarten auch neue Projekte bzw. weitere Ausbauphasen. Sie vereinbarten für Projekte des U-Bahn-Neubaus weiterhin eine Kostentragung des Bundes zur Hälfte. Eine gesonderte Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG bzw. eine gesetzliche Umsetzung für diese Projekte beschlossen die Vertragspartner nicht, sie verwiesen allerdings stets auf die Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG aus dem Jahr 1979.

Der Oberste Gerichtshof (**OGH**) urteilte in diesem Zeitraum, dass nur eine gesetzliche Regelung die Anwendbarkeit des § 2 F-VG ausschließe. Zivilrechtliche Kostentragungsverträge (privatrechtliche Übereinkommen betreffend die Kostentragung) waren demnach, falls sie einer gesetzlichen Ermächtigung entbehrten, nichtig. Zudem war klargestellt, dass auch eine Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG einer gesetzlichen Umsetzung bedurfte.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> BGBl. Nr. 18/1980, LGBl. für Wien Nr. 21/1979

<sup>4</sup> „Zivilrechtliche Kostentragungsverträge sind, falls sie einer gesetzlichen Ermächtigung entbehren, nichtig.“ (siehe Mayer/Muzak, Kommentare B-VG<sup>5</sup> (2015) § 2 F-VG, III.4). § 879 ABGB; OGH 21. Dezember 1995, 8 Ob 557/93, Evidenzblatt 1996/90; Lödl, ÖHW 1988, 54; Scherthanner, JBI 1997, 82; so auch OGH 18. März 1992, 1 Ob 526/92; anders noch OGH 20. Juli 1989, 8 Ob 585/88.

(4) Mit einem am 12. Juli 2007 unterfertigten Übereinkommen beschlossen der Bund und das Land Wien die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung aktuelle 4. Ausbauphase der Wiener U–Bahn. Die beiden Vertragspartner legten weiterhin eine Kostentragung der Planungs– und Investitionskosten einschließlich aller bereits getätigten Vorleistungen im Verhältnis 50:50 fest. Bund und Land Wien beschlossen in Folge in sogenannten Side Letters Änderungen bzw. Ergänzungen des Übereinkommens. Eine gesetzliche Grundlage in Form eines Bundesgesetzes bzw. einer Vereinbarung gemäß Art. 15a B–VG beschlossen der Bund und das Land Wien weiterhin nicht.

## 3.2

Der RH kritisierte, dass für die Übereinkommen zwischen dem Bund und dem Land Wien bezüglich der Kostentragung der Wiener U–Bahn eine bundesgesetzliche Grundlage gemäß § 2 F–VG 1948 fehlte. Diese rechtliche Voraussetzung war lediglich mit dem Zweckzuschussgesetz von 1970 für die 1. Ausbauphase der Wiener U–Bahn vollständig erfüllt. Nach Auffassung des RH stellte dabei die Praxis, insbesondere regelmäßige Finanzaufweisungen ohne gesetzliche Regelung vorzunehmen, eine Umgehung der Vorschriften der Finanzverfassung dar. Entsprechende Übereinkommen unterliefen die ausschließliche Zuständigkeit des Nationalrats, von den Kostentragungsregelungen des § 2 F–VG abzuweichen.

Darüber hinaus wurde auch die Vereinbarung gemäß Art. 15a B–VG des Jahres 1979 lediglich mit einem privatrechtlichen Übereinkommen, nicht jedoch durch eine bundesgesetzliche Regelung umgesetzt. Dieses Übereinkommen wurde zudem zu einem Zeitpunkt geschlossen, in dem die Vereinbarung gemäß Art. 15a B–VG noch nicht durch den Bund bzw. das Land Wien ratifiziert war.

Auch im Übereinkommen zwischen dem Bund und dem Land Wien über die gegenwärtige 4. Ausbauphase der Wiener U–Bahn vom Juli 2007 und den nachfolgenden Side Letter fehlte nach Ansicht des RH die gemäß § 2 F–VG 1948 erforderliche gesetzliche Grundlage in Form eines Bundesgesetzes.

Der RH empfahl dem BMF, dem BMVIT und der Stadt Wien, basierend auf § 2 F–VG 1948 [privatrechtliche Übereinkommen über die Kostentragung bei Infrastrukturprojekten zwischen Gebietskörperschaften erst dann abzuschließen, wenn mit den notwendigen bundesgesetzlichen Grundlagen die rechtlichen Voraussetzungen für derartige Übereinkommen sichergestellt sind.](#)

## 3.3

(1) Das BMVIT sicherte in seiner Stellungnahme zu, die entsprechenden rechtlichen Grundlagen im Zusammenhang mit der Bezuschussung der 5. Ausbauphase zu schaffen. Ob dies durch ein Zweckzuschussgesetz oder durch eine neue Vereinbarung gemäß Art. 15a B–VG erfolgen werde, werde noch geprüft.

(2) Das BMF schloss sich der Auffassung des RH bezüglich der Notwendigkeit einer bundesgesetzlichen Rechtsgrundlage bei einer allfälligen Bundesbeteiligung im Rahmen der 5. Ausbauphase an. Auf die unzureichende Vertragslage habe das BMF seit Jahren mehrfach hingewiesen. Das BMF, das BMVIT und das Land Wien seien übereingekommen, dass eine neue rechtliche Grundlage erforderlich sei. Ein weiteres Übereinkommen auf Basis des zwischen Bund und Land Wien 1979 gemäß Art. 15a B-VG geschlossenen Schienenverbundvertrags sei jedenfalls unzureichend.

### 3.4

Der RH wies das BMVIT darauf hin, dass gemäß § 2 F-VG 1948 für eine allfällige Beteiligung des Bundes an einer 5. Ausbauphase eine bundesgesetzliche Grundlage unerlässlich ist. Er betonte, dass eine Art. 15a-B-VG-Vereinbarung zwar zur Regelung einer solchen Beteiligung zulässig, allein – ohne bundesgesetzliche Umsetzung – aber unzureichend ist. Von der bisher geübten Praxis der beteiligten Gebietskörperschaften, eine auf bestimmte U-Bahn-Ausbauprojekte abgestellte Art. 15a-B-VG-Vereinbarung ohne bundesgesetzliche Umsetzung durch zivilrechtliche Vereinbarungen zu erweitern, ist jedenfalls Abstand zu nehmen.

## Inhaltliche Grundlagen

### 4.1

(1) Mit der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG aus dem Jahr 1979 über Vorhaben in der Bundeshauptstadt Wien beschlossen der Bund und das Land Wien – nach der Unterstützung Wiens beim Aufbau eines U-Bahn-Grundnetzes<sup>5</sup> – auch weitere Projekte zu verwirklichen. Eines der Vorhaben betraf den U-Bahn-Bau („Schienenverbundprojekt“), das einen Ost-West-Durchmesser (Linie U3) sowie eine Nord-Süd-Tangente (Linie U6) umfasste.<sup>6</sup>

(2) Die weiteren privatrechtlichen Übereinkommen von 1986 bis 2000 hatten andere Linien und Ausbauphasen zum Ziel. In der Regel verwiesen diese Übereinkommen lediglich darauf, dass die Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Wien hinsichtlich der neuen Inhalte<sup>7</sup> fortgeführt werden sollte und hatten explizit nicht eine eigene Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG als Grundlage.

<sup>5</sup> Linien U1, U2 und U4

<sup>6</sup> Projekt einer durchgehenden schienenmäßigen Verkehrsverbindung in Richtung Flughafen Wien-Schwechat (Ost-West-Durchmesser) sowie zwischen Heiligenstadt und Siebenhirten (Nord-Süd-Tangente). Die übrigen Vorhaben der Vereinbarung betrafen Straßenbauten, Hochwasserschutz und diverse weitere Projekte.

<sup>7</sup> Verlängerung der U6 von Philadelphiabrücke bis Siebenhirten, Umbau der Stationen Wien Nord/Praterstern, Vorgartenstraße und Kaisermühlen, Bau der U3-Ost von Erdberg nach Simmering/Ostbahn, Verlängerung der U-Bahn-Linie U6 bis Floridsdorf, Priorisierung der Verlängerung der U1 nach Norden (Leopoldau S-Bahn), Verlängerung der U2 inklusive Umbau der bestehenden Strecke über die Station Schottenring in den Raum Stadlau/Aspern, außerdem die Einstellung des ehemaligen U6-Abschnittes Nußdorfer Straße – Heiligenstadt

(3) Gemäß dem im Juli 2007 unterfertigten Übereinkommen über die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung aktuelle 4. Ausbauphase der Wiener U-Bahn beschlossen der Bund (vertreten durch den damaligen Bundesminister für Finanzen<sup>8</sup> und den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie<sup>9</sup>) und das Land Wien (vertreten durch den Herrn Landeshauptmann<sup>10</sup> und die Frau Landeshauptmann-Stellvertreterin<sup>11</sup>), zusätzliche Projekte (siehe Tabelle 2) zu realisieren. Die Kosten wurden auf insgesamt 1,846 Mrd. EUR (exkl. USt) geschätzt und sollten weiterhin zur Hälfte von Wien und vom Bund übernommen werden.

**Tabelle 2: Vorhaben der 4. Ausbauphase der Wiener U-Bahn (Stand 2007)**

Vorhaben		Kosten	geplante Realisierung
		in Mio. EUR	
<b>U2-Nord</b>	Verlängerung der Linie U2 von der Aspernstraße ins Flugfeld Aspern	358	2013
<b>U1-Süd</b>	Verlängerung der U1 von der Station Reumannplatz nach Rothneusiedl	770	2015
<b>U2-Süd</b>	Verlängerung der Linie U2 von der Station Karlsplatz nach Süden	669	2019
<b>Park&amp;Ride-Anlagen</b>	Errichtung von Park&Ride-Anlagen in Kombination mit U-Bahn-Verlängerungen	33	mit jeweiligem U-Bahn-Projekt
<b>Planungskosten für eine 5. Ausbauphase der U-Bahn</b>		16	laufend
<b>Summe</b>		<b>1.846</b>	

Quellen: BMF; BMVIT

Das Übereinkommen umfasste neben der Errichtung und der Kostentragung für die Linien U2 und U1 auch die Kosten für Park&Ride-Anlagen sowie bereits Planungskosten für eine 5. Ausbauphase bzw. einen Teil einer neuen U-Bahn-Linie, die mit rd. 16 Mio. EUR veranschlagt waren.

(4) Die Vertragspartner Bund und Land Wien vereinbarten im Jänner 2013 in einem privatrechtlichen Übereinkommen, die Linie U1 nicht nach Rothneusiedl, sondern nach Oberlaa zu verlängern. Im Mai 2015 beschlossen der Bund und das Land Wien im Rahmen einer Vertragsadaption („Side Letter“) zudem eine Änderung der Trassenführung der Linie U2 zum Matzleinsdorfer Platz in Kombination mit einer neuen Linie (Linie U5) zwischen dem Frankhplatz und der Station Rathaus sowie auf der

<sup>8</sup> Mag. Wilhelm Molterer

<sup>9</sup> Werner Faymann

<sup>10</sup> Dr. Michael Häupl

<sup>11</sup> Mag.<sup>a</sup> Renate Brauner

verbleibenden Trasse der Linie U2. Entsprechende verkehrsplanerische Grundlagen dazu lagen vor.<sup>12</sup>

(5) Bereits im Jahr 2012 vermerkten BMF und BMVIT, dass im Falle künftiger Projektänderungen, spätestens im Falle einer 5. Ausbauphase, eine Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG abzuschließen wäre.

## 4.2

Der RH hielt kritisch fest, dass sich die Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG aus dem Jahr 1979 zum Ausbau des Wiener U-Bahn-Netzes ausdrücklich auf den Ausbau der Linien U3 und U6 bezogen hatte, wogegen die in weiterer Folge abgeschlossenen privatrechtlichen Übereinkommen sich auf diese Vereinbarung beriefen und diese inhaltlich erweiterten. Die rd. 30 Jahre alte Verpflichtung zur Mitfinanzierung der U-Bahn wäre demnach künftig für weitere Projekte neu zu regeln, um dem Erkenntnis des OGH Rechnung tragend die erforderlichen Rechtsgrundlagen eindeutig sicherzustellen und damit den Anforderungen des F-VG 1948 zu entsprechen.

Der RH sah vor dem Hintergrund der zwischenzeitlich erfolgten Ausbauphasen das im Jahr 1979 definierte Ziel der Unterstützung der Stadt Wien beim Aufbau eines U-Bahn-Grundnetzes bzw. der Errichtung von definierten Durchmesserlinien als mittlerweile erfüllt an. Insbesondere die Planung und Errichtung der Linie U5 stellte nach Ansicht des RH jedoch ein neues Projekt dar. Der RH wies zudem kritisch darauf hin, dass der Bund bereits im Jahr 2007 mit dem Übereinkommen zur Beteiligung an den Planungskosten für eine allfällige 5. Ausbauphase seine Mitwirkung an einer ebensolchen präjudizierte.

Für den RH waren die diesbezüglichen verkehrsplanerischen Überlegungen zur Linienführung zwar nachvollziehbar, er kritisierte allerdings, dass der Bund im Jahr 2015 im Rahmen einer Vertragsadaption („Side Letter“) erneut der Planung und Errichtung einer weiteren U-Bahn-Linie zugestimmt hatte, ohne dies mit einer neuen Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zu regeln, obwohl das BMF und das BMVIT diese Notwendigkeit bereits im Jahr 2012 vermerkten.

**Der RH empfahl dem BMF, dem BMVIT und der Stadt Wien, für den Fall einer Einigung der Gebietskörperschaften über die Kostentragung weiterer Ausbauphasen der Wiener U-Bahn, eine allfällige, auf neue Projekte bezogene, Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG entsprechend umzusetzen.**

## 4.3

(1) Laut Stellungnahme des BMF könne es die Darstellung des RH, der Bund würde im Side Letter 2015 der Planung und Errichtung einer weiteren U-Bahn-Linie zu-

<sup>12</sup> Der Bund prüfte diese Variante der Linie U1 durch ein gesondertes Gutachten vom März 2012. Demgemäß lagen die Vorteile neben der Siedlungsstruktur auch in den um rd. 200 Mio. EUR geringeren Errichtungskosten. Die Plausibilisierung der Verkehrsplanung im Jahr 2015 erfolgte durch den Bund u.a. anhand von Studienergebnissen der Stadt Wien bzw. der Wiener Linien.

stimmen, ohne dies mit einer neuen Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zu regeln, nicht nachvollziehen. Mit Erledigung vom 6. Mai 2015 habe das BMF das Einvernehmen zur Abänderung des Übereinkommens über die 4. Ausbauphase nur unter der Bedingung hergestellt, dass für eine allfällige 5. Ausbauphase jedenfalls eine neue rechtliche Grundlage erstellt werde.

Planungen für eine 5. Ausbauphase und die Umwidmung von Mitteln u.a. für den Bau der ersten Station der U5 im Rahmen der 4. Ausbauphase würden jedenfalls keine Präjudizierung für eine allfällige Bundesbeteiligung an einer 5. Ausbauphase darstellen.

(2) Die Stadt Wien und die Wiener Linien verwiesen auf ihre Ausführungen zu **TZ 1**.

#### 4.4

Der RH erinnerte das BMF daran, dass es bereits im Jahr 2012 angemerkt hatte, im Falle künftiger Projektänderungen, spätestens jedoch im Rahmen einer 5. Ausbauphase, eine Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG abschließen zu wollen.

Der RH betonte erneut, dass nach den zwischenzeitlich erfolgten Ausbauphasen das im Jahr 1979 definierte Ziel der Unterstützung der Stadt Wien beim Aufbau eines U-Bahn-Grundnetzes bzw. der Errichtung von Durchmesserlinien als erreicht zu beurteilen war. Daher stellten bereits die Planung und teilweise Errichtung der Linie U5 – nach Ansicht des RH – ein neues Projekt dar. Der RH gab gegenüber dem BMF zu bedenken, dass die genannte Abänderung neben der U2 Süd nunmehr die Herstellung eines Linienkreuzes U2/U5 sowie die Errichtung der U5 bis Frankhplatz um insgesamt 950 Mio. EUR – erneut unter Beteiligung des Bundes – beinhaltet.

Der RH wies auf das Protokoll des Lenkungsgremiums vom Mai 2014 hin, demzufolge das BMVIT aus Sicht des Bundes über die Abänderung des Übereinkommens über die 4. Ausbauphase festhielt, dass eine „Rumpf-U5“ alleine verkehrstechnisch nicht sinnvoll sei und ein derartiges Linienkreuz bereits eine 5. Ausbauphase präjudiziere.

Der RH nahm jedoch von der Stellungnahme des BMF, dass der bisherige Mitteleinsatz für die U5 keine Präjudizierung für eine allfällige Bundesbeteiligung an einer 5. Ausbauphase darstelle, Kenntnis.

## Kosten und Finanzierung

### Kostenplanung

**5.1** (1) Mit dem im Juli 2007 unterfertigten Übereinkommen beschlossen der Bund und das Land Wien die 4. Ausbauphase mit Gesamterrichtungskosten in Höhe von rd. 1,846 Mrd. EUR, basierend auf der Preisbasis von 2007. Die Verlängerung der U1 nach Oberlaa vereinbarten die Vertragspartner in einem Übereinkommen des Jahres 2013 aufgrund prognostizierter Kosten von rd. 797,00 Mio. EUR (Preisbasis 2012).

(2) Im Jahr 2007 hatten die Vertragspartner gemäß Übereinkommen und Baukostenablaufplan die Variante „U2 Süd“ mit rd. 669 Mio. EUR geplant. Im Jahr 2015 beschlossen Bund und Land Wien, die „U2 Süd“ durch die Variante „Linienkreuz U2 und U5“ zu ersetzen. Diese Änderung war annähernd kostenneutral. Um sicherzustellen, dass durch die Änderung lediglich bereits vereinbarte Mittel umgeschichtet würden, forderten BMF und BMVIT eine entsprechende Grundlage ein.

Eine diesbezügliche Berechnung der Wiener Linien im Februar 2015 ergab unter Berücksichtigung der Ausgaben für die 4. Phase, dass die bisher nicht ausgenützten Mittel auf Preisbasis 2013 rd. 952 Mio. EUR betragen und die geplanten Investitionskosten für die Variante „Linienkreuz U2 und U5“ in Höhe von rd. 950 Mio. EUR das vereinbarte Investitionsvolumen der 4. Ausbauphase nicht vergrößerten.

(3) Die Übereinkommen der Jahre 2013 und 2015 beinhalteten – ebenso wie das Übereinkommen zur 4. Ausbauphase aus dem Jahr 2007 selbst – allerdings keine Informationen über Art und Umfang der Valorisierung der Kosten bzw. die Wahl eines Preisindex. Ebenso fehlte eine nach grundlegenden Positionen aufgegliederte Kostenschätzung (Grundeinlösekosten, Planungskosten, Baukosten, Wagenbaukosten, Unvorhergesehenes usw.) in den Übereinkommen.<sup>13</sup>

**5.2** Der RH bemängelte die fehlende Information hinsichtlich Art und Umfang der Valorisierung bzw. der Wahl eines Preisindex in den Übereinkommen zwischen dem Bund und dem Land Wien. Ferner kritisierte er das Fehlen einer nach grundlegenden Positionen aufgegliederten Kostenschätzung in den Übereinkommen selbst.

Der RH empfahl dem BMF, dem BMVIT und der Stadt Wien, für den Fall einer Einigung der Gebietskörperschaften über die Kostentragung weiterer Ausbauphasen der Wiener U-Bahn eine nach grundlegenden Positionen aufgegliederte Kosten-

<sup>13</sup> Diese Mängel hatte der RH bereits in seinem Bericht, Reihe Bund 2010/6 „Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien“, kritisiert.



schätzung (Grundeinlösekosten, Planungskosten, Baukosten, Wagenbaukosten, Unvorhergesehenes usw.) in den Übereinkommen vorzusehen.

**5.3** (1) Das BMVIT sicherte in seiner Stellungnahme zu, die Empfehlungen im Rahmen eines Zweckzuschussgesetzes oder einer Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG umzusetzen.

(2) Die Stadt Wien und die Wiener Linien verwiesen auf ihre Ausführungen zu **TZ 1**.

## Kosten und Finanzierung

**6.1** (1) Die Wiener Linien wiesen in ihrem Rechnungsabschluss für die Neuerrichtung der U-Bahn in den Jahren von 2007 bis 2014 folgende Investitionskosten aus:

**Tabelle 3: Aufwand für den U-Bahn-Neubau**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung
	in Mio. EUR								in %
<b>U-Bahn-Neubau</b>	271,12	249,96	227,36	258,63	131,44	155,59	163,09	130,61	- 51,8
<i>davon</i> <b>3. Ausbauphase</b>	262,14	218,88	139,24	118,37	30,57	14,85	8,53	8,41	- 96,8
<i>davon</i> Anteil am U-Bahn-Neubau (in %)	96,7	87,6	61,2	45,8	23,3	9,5	5,2	6,4	
<i>davon</i> <b>U3 und U6</b> (in Mio. EUR)	3,02	3,39	1,97	1,60	4,24	3,28	1,31	2,58	- 14,6
Anteil am U-Bahn-Neubau (in %)	1,1	1,4	0,9	0,6	3,2	2,1	0,8	2,0	
<i>davon</i> <b>4. Ausbauphase</b> (in Mio. EUR)	5,96	27,69	86,15	138,66	96,63	137,46	153,25	119,62	1.907,0
Anteil am U-Bahn-Neubau (in %)	2,2	11,01	37,9	53,6	73,5	88,4	94,0	91,6	

Quellen: BMF; Wiener Linien

Insgesamt waren die Investitionen in den U-Bahn-Neubau von 2007 bis 2014 rückläufig. Dies lag u.a. daran, dass die 3. Ausbauphase, für die ein Errichtungszeitraum von 2000 bis 2010 vorgesehen war, im Auslaufen begriffen war. Ihr Anteil am

U-Bahn-Neubau verringerte sich zwischen 2007 und 2010 von rd. 96,7 % auf rd. 45,8 %. Ausgaben, die der 3. Ausbauphase zuzurechnen waren, wurden jedoch bis 2014 weiterhin getätigt.

Zudem waren zwischen 2007 und 2014 noch Ausgaben – wenn auch in geringem Ausmaß – für die U3 und U6 zu verzeichnen, die vorangegangenen U-Bahn-Ausbauphasen zuzurechnen waren und sich größtenteils aus Nachrüstungen und Adaptationen zusammensetzten. Zeitliche Limitierungen hinsichtlich einer phasenbezogenen Kostenzuordnung vereinbarten der Bund und das Land Wien in den Übereinkommen nicht.

(2) Der tatsächliche Investitionsaufwand bildete die Grundlage für die Finanzierung. Diesen hatten die Wiener Linien gegenüber der Stadt Wien nachzuweisen. Laufende Aufwendungen für den Betrieb und die Erhaltung waren hingegen von den Wiener Linien über die Benützungsentgelte bzw. von der Stadt Wien über Gesellschafterzuschüsse zu finanzieren.

(3) Die Stadt Wien und das BMVIT finanzierten ihre Beiträge zur Errichtung der U-Bahn teilweise über zweckgebundene Abgaben und Steuern (Wien: Dienstgeberabgabe „U-Bahn-Steuer“, Bund: Kraftfahrzeugsteuer) und zum Teil über nicht zweckgebundene, allgemeine Budgetmittel (siehe **TZ 7** und **TZ 8**). Zudem finanzierte der Bund Teile seines Beitrags über die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur Ges.m.b.H. (OeBFA) (siehe **TZ 9**).

### 6.2

Der RH hielt fest, dass die jährlichen Investitionen in den U-Bahn-Neubau von 2007 (271,12 Mio. EUR) bis zum Jahr 2014 (130,61 Mio. EUR) rückläufig waren. Dies lag u.a. daran, dass die 3. Ausbauphase, für die ein Errichtungszeitraum von 2000 bis 2010 vorgesehen war, im Auslaufen begriffen war. Der RH merkte kritisch an, dass zwischen 2007 und 2014 weiterhin Ausgaben getätigt wurden, die vorangegangenen Ausbauphasen zuzurechnen waren. Dies deshalb, weil Bund und Wien – selbst für den Zeitraum nach der Inbetriebnahme – keine zeitliche Limitierung hinsichtlich der phasenbezogenen Kostenzuordnung in den Übereinkommen vereinbart hatten. Dadurch war die Endabrechnung der U-Bahn-Ausbauphasen erschwert; für den Bund und das Land Wien fielen weiterhin Kosten für den U-Bahn-Neubau für bereits in Betrieb befindliche U-Bahn-Linien an.

Der RH empfahl dem BMF, dem BMVIT und der Stadt Wien, für den Fall einer Einigung der Gebietskörperschaften über die Kostentragung weiterer Ausbauphasen

der Wiener U-Bahn eine zeitliche Limitierung der Kostenzuordnung in Übereinkommen zum U-Bahn-Bau vorzusehen.

## 6.3

(1) Laut Stellungnahme des BMF sei mit der MA 5 und den Wiener Linien mittlerweile vereinbart worden, die noch offenen Verbindlichkeiten in einzelnen Jahrestanchen getrennt nach den Ausbauphasen 2 – 4 darzustellen, wodurch eine zeitliche Limitierung herbeigeführt werde. Ziel sei es, die einzelnen Ausbauphasen endgültig abzuschließen.

(2) Laut Stellungnahme der Stadt Wien wolle sie die entsprechenden Empfehlungen des RH im Lenkungsgremium bei künftigen Vereinbarungen bzw. weiteren Ausbauphasen behandeln und evaluieren.

(3) Laut Stellungnahme der Wiener Linien sei eine zeitliche Limitierung der Kostenverrechnung für die bauausführende Stelle problematisch, zumal die Praxis beim U-Bahn-Bau gezeigt habe, dass oft viele Jahre nach Fertigstellung eines Projekts aufgrund von Verpflichtungen aus Servitutsverträgen oder ähnlichen Rechtsangelegenheiten Zahlungen, die ursächlich mit den Bauarbeiten im Zusammenhang stünden, zu erfolgen hätten. Aber auch Erträge, die Jahre nach der Fertigstellung – bspw. aus der Veräußerung von im Rahmen des Neubaus notwendigerweise erworbenen Grundstücken – lukriert worden seien, würden dann nicht mehr gutgeschrieben werden können. Einer Abstimmung der Vertragspartner im Rahmen des Lenkungsgremiums sei entgegenzusehen. Die Wiener Linien würden dabei den Vertragspartnern zur Entscheidungsfindung, zur Planung und zum Abschluss von Übereinkommen weiterer Vorhaben sowie für deren inhaltliche Ausgestaltung der Abwicklung zweckdienliche Daten und Informationen zur Verfügung stellen.

## 6.4

Der RH verkannte gegenüber den Wiener Linien nicht die Komplexität der Bauvorhaben und ihre langfristigen Wirkungen. In der Baupraxis sind Endabrechnungen nach Fertigstellung eines Bauvorhabens jedenfalls möglich. Es gehe jedoch vielmehr darum, Bauvorhaben innerhalb eines vertretbaren Zeitrahmens abzuschließen. Der RH verwies dabei auch auf die – im Vergleich zu den Baukosten – vergleichsweise geringen Rückerstattungsbeträge für nachträgliche Grundstücksverkäufe.

Der RH erinnerte die Wiener Linien daran, dass z.B. zwischen 2007 und 2014 noch Ausgaben für den „U-Bahn Neubau“ der U3 und U6 fällig wurden, die sich auf die 2. Ausbauphase der Jahre 1982 bis 2000 bezogen und großteils aus Nachrüstungen und Adaptionen zusammensetzten. Er betonte, dass schon allein aus Gründen der Planbarkeit ein zeitnäherer Übergang von der Baufinanzierungsverantwortung auf die Betriebsfinanzierungsverantwortung nach Fertigstellung des Baus erfolgen müsse, indem Kosten, Nutzen und Lasten auf den Eigentümer bzw. Betreiber – die Wiener Linien – übergingen.

Der RH bekräftigte daher seine Empfehlung, zeitliche und/oder betragsmäßige Schranken für als notwendig anerkannte „Neubauinvestitionen“ zu definieren, um eine Endabrechnung von Ausbauphasen zu erleichtern und Abgrenzungsprobleme mit der Finanzierung von Betriebs- bzw. Sanierungserfordernissen zu vermeiden.

## Finanzierungsbeiträge

### Beitrag Wien

**7.1** Die Stadt Wien finanzierte ihre Beiträge zur Errichtung der Wiener U-Bahn u.a. über eine Dienstgeberabgabe und über nicht zweckgebundene, allgemeine Budgetmittel:

**Tabelle 4: Beiträge Wiens für den U-Bahn-Neubau**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung
	in Mio. EUR								in %
Dienstgeberabgabe („U-Bahn-Steuer“)	22,22	22,97	23,58	21,82	21,97	41,98	67,18	66,23	198,1
	in %								
Anteil am Beitrag	13,1	17,7	21,4	15,1	15,6	46,6	82,1	98,1	
	in Mio. EUR								in %
nicht zweckgebundene Mittel	146,78	107,03	86,42	122,29	119,23	48,02	14,67	1,27	- 99,1
	in %								
Anteil am Beitrag	86,9	82,3	78,6	84,9	84,4	53,4	17,9	1,9	
	in Mio. EUR								in %
<b>Beitrag Wien<sup>1</sup></b>	<b>169,00</b>	<b>130,00</b>	<b>110,00</b>	<b>144,11</b>	<b>141,20</b>	<b>90,00</b>	<b>81,85</b>	<b>67,50</b>	<b>- 60,1</b>

<sup>1</sup> Die Mittel für den U-Bahn-Neubau wurden nach dem effektiven Baufortschritt angewiesen. Daher kam es in den einzelnen Jahren auch zu Überweisungen von Investitionen, die Vorjahre betrafen. Somit differierten die tatsächlich überwiesenen Beträge von Bund und Land von den in Tabelle 3 dargestellten Investitionskosten gemäß Rechnungsabschluss.

Quelle: Stadt Wien

Anfang des Jahres 1970 führte die Stadt Wien eine Dienstgeberabgabe ein, deren Ertrag der Stadt Wien zufluss und die zweckgebunden für die Errichtung einer Untergrundbahn zu verwenden war („U-Bahn-Steuer“). Dabei betrug die Abgabe für jeden Dienstnehmer und für jede angefangene Woche eines bestehenden Dienstverhältnisses anfangs 10 ATS und nach der Währungsumstellung 0,72 EUR.

Bediente die Stadt Wien im Jahr 2007 noch rd. 13,1 % ihres Beitrags zum U-Bahn-Neubau durch die U-Bahn-Steuer, so lag dieser Wert im Jahr 2014 bei rd. 98,1 %. Die gesamten Einnahmen stiegen zwischen 2011 und 2013 von 21,97 Mio. EUR auf 67,18 Mio. EUR. Diese Steigerung der Einnahmen resultierte aus dem Beschluss des Wiener Landtags von Mitte 2012,<sup>14</sup> die Abgabe auf 2 EUR für jeden Dienstnehmer und für jede angefangene Woche eines bestehenden Dienstverhältnisses zu erhöhen. Diese Erhöhung entsprach nahezu einer Verdreifachung.

## 7.2

Der RH hielt fest, dass die Stadt Wien im Jahr 2014 nahezu ihren gesamten Jahresbeitrag zum U-Bahn-Neubau von 67,50 Mio. EUR (98,1 %) durch die im Jahr 2012 erfolgte Erhöhung der Wiener Dienstgeberabgabe von 0,72 EUR auf 2 EUR finanzierte.

## Beitrag Bund

### 8.1

(1) Der Bund finanzierte seinen Anteil an den Investitionen in den U-Bahn-Neubau aus Einnahmen der Kraftfahrzeugsteuer<sup>15</sup> und durch nicht zweckgebundene Mittel. Die Anteile aus der Kraftfahrzeugsteuer waren zwischen 2007 und 2014 rückläufig:

**Tabelle 5: Budgetierte Beiträge des Bundes für den U-Bahn-Neubau**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung
	in Mio. EUR								in %
Kraftfahrzeugsteuer	64,21	47,36	35,71	36,27	23,00	24,72	33,58	27,27	- 57,5
	in %								
Anteil der Jahresrate	58,9	43,4	40,8	41,5	28,8	30,9	43,1	35,0	
	in Mio. EUR								in %
nicht zweckgebundene Mittel	44,80	61,65	51,79	51,23	57,00	55,28	44,42	50,73	13,2
	in %								
Anteil der Jahresrate	41,1	56,6	59,2	58,5	71,3	69,1	56,9	65,0	
	in Mio. EUR								in %
<b>Jahresrate</b>	<b>109,01</b>	<b>109,01</b>	<b>87,50</b>	<b>87,50</b>	<b>80,00</b>	<b>80,00</b>	<b>78,00</b>	<b>78,00</b>	<b>- 28,4</b>

Quelle: BMF

<sup>14</sup> LGBl. Nr. 25/2012 – Einhebung einer Dienstgeberabgabe

<sup>15</sup> u.a. gemäß Abgabenänderungsgesetz BGBl. Nr. 18/1980; 70 % der Ertragsanteile des Bundes an der Kraftfahrzeugsteuer für öffentlichen Verkehr und Fahrbetriebsmittel

(2) Für seinen Anteil an den Investitionen in den U–Bahn–Neubau in Wien stellte der Bund im Bundesvoranschlag für das BMVIT bis zum Jahr 2008 eine Jahresrate in Höhe von 109,01 Mio. EUR bereit. Mit dem im Juli 2007 unterfertigten Übereinkommen für die 4. Ausbauphase reduzierte der Bund seinen jährlichen Finanzierungsbeitrag ab dem Jahr 2009 auf 87,5 Mio. EUR. Im Oktober 2011 setzten Bund und Stadt Wien den jährlichen Finanzierungsbeitrag des Bundes ab dem Jahr 2011 mit 80 Mio. EUR fest. Mit der Vereinbarung vom Jänner 2013 wurde dieser in weiterer Folge auf 78 Mio. EUR reduziert. Dies begründete das BMVIT mit einer Budgetkonsolidierung bzw. mit Budgetverhandlungen.

Die Jahresrate des Bundes überwies das BMVIT als sachlich zuständiges Bundesministerium und auszahlende Stelle mittelbar über die Stadt Wien an die Wiener Linien. Die Stadt Wien trat daher bei der Finanzierung des U–Bahn–Neubaus als einzige überweisende Stelle an die Wiener Linien auf. Eine systematische inhaltliche Kontrolle der Verwendung dieser Bundesmittel erfolgte weder durch das BMVIT noch durch das BMF als direkter Vertragspartner der Stadt Wien.

## 8.2

Der RH wies darauf hin, dass der Bund seinen jährlichen Finanzierungsbeitrag für den U–Bahn–Neubau von 109,01 Mio. EUR auf 87,50 Mio. EUR (ab dem Jahr 2009) und letztlich auf 78 Mio. EUR (ab dem Jahr 2013) reduzierte, den er zu einem rückläufigen Teil (von 58,9 % im Jahr 2007 auf 35 % im Jahr 2014) zweckgebunden aus der Kraftfahrzeugsteuer und den verbleibenden Teil aus allgemeinen Budgetmitteln finanzierte. Er kritisierte, dass eine systematische inhaltliche Kontrolle der Verwendung dieser Bundesmittel weder durch das BMF als direkten Vertragspartner der Stadt Wien noch durch das BMVIT als sachlich zuständiges Bundesministerium und auszahlende Stelle erfolgte. Der RH verwies dazu auf seine Empfehlung in [TZ 24](#).

## Vorfinanzierung

### Vorfinanzierung des Bundesbeitrags

#### 9.1

(1) Die unterjährige Bedeckung der Jahresraten des Bundes und der Ausgleich zum tatsächlich zu zahlenden 50 %–Anteil des Bundes, der sich aus den Ausgaben bzw. dem Baufortschritt ergab, erfolgten im Wege einer bereits im Jahr 1992 vereinbarten Vorfinanzierung. Es handelte sich dabei um den Differenzbetrag zwischen der im Bundesvoranschlag vorgesehenen jeweiligen Jahresrate und den tatsächlich angefallenen Kosten, von denen der Bund 50 % zu tragen hatte. Die Schuldentilgung aus der Vorfinanzierung und die Tragung des Zinsaufwands erfolgten durch die Jahresraten des Bundes (BMVIT im Rahmen der UG 41). Für diese Vorfinanzierung war zwischen der Stadt Wien und dem Bund ein Rahmen in Höhe von höchstens 581,38 Mio. EUR vereinbart.

Bei nachfolgender Tabelle ist zu beachten, dass die jeweilige Jahresrate (Bundesbeitrag) erst im Jänner des Folgejahres wirksam wurde. Der aushaftende Betrag aus der Vorfinanzierung entwickelte sich somit wie folgt:

**Tabelle 6: Entwicklung des Vorfinanzierungsrahmens**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung
	in Mio. EUR								in %
Vorfinanzierung	90,45	120,01	173,72	203,87	224,67	227,86	222,50	224,04	147,7
Abrufungen <sup>1</sup>	131,80	134,80	116,20	99,50	80,40	72,00	79,10	66,30	– 49,7
Zinsen	6,76	6,41	1,45	1,30	2,79	0,64	0,44	0,58	– 91,4
Summe zum 31.12. (Jahresultimo)	229,01	261,22	291,37	304,67	307,86	300,50	302,04	290,92	27,0
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung
	in Mio. EUR								in %
(Jahresrate) Bundesbeitrag <sup>2</sup>	– 109,01	– 87,50	– 87,50	– 80,00	– 80,00	– 78,00	– 78,00	– 78,00	– 28,5
aushaftender Betrag nach Abzug des Bundesbeitrags (Jahresrate)	120,01	173,72	203,87	224,67	227,86	222,50	224,04	212,92	77,4
	in %								
Ausnutzung des Vorfinanzierungsrahmens nach Abzug des Bundesbeitrags (Jahresrate)	20,6	29,9	35,1	38,6	39,2	38,3	38,5	36,6	

Rundungsdifferenzen möglich

<sup>1</sup> Die Abrufungen erfolgen nach dem effektiven (bezahlten) Baufortschritt.

<sup>2</sup> Der Zahlungseingang erfolgte in der Regel Mitte Jänner.

Quellen: BMF; RH

(2) Nachdem der Bund seine Jahresraten zur Finanzierung des Wiener U–Bahn–Baus aufgrund des Übereinkommens im Jahr 2007 ab dem Jahr 2009 von 109,01 Mio. EUR auf 87,5 Mio. EUR und zuletzt auf 78 Mio. EUR reduziert hatte, wurde der – unverändert gebliebene – Vorfinanzierungsrahmen (von höchstens 581,38 Mio. EUR) in den Jahren 2007 bis Anfang 2014 in steigendem Ausmaß in Anspruch genommen: von 90,45 Mio. EUR im Jahr 2007 bis 224,04 Mio. EUR Anfang 2014. Dies u.a. deshalb, weil die Jahresraten des Bundes bis zum Jahr 2011 unter den Abrufungen (Investitionskosten) lagen.

Eine von der OeBFA im Jahr 2014 durchgeführte Vorscheurechnung bezüglich der Ausnutzung des Vorfinanzierungsrahmens auf Basis eines U–Bahn–Baukostenplans

der Stadt Wien ergab, dass der höchste aushaftende Stand des Vorfinanzierungsrahmens im Jahr 2023 rd. 318 Mio. EUR betragen und die letzte Rückzahlung im Jahr 2026 stattfinden wird. Den gesamten Zinsaufwand bis zur Ausfinanzierung berechnete die OeBFA mit rd. 104,3 Mio. EUR.

Die Weiterführung der in der 4. Ausbauphase geplanten neuen U-Bahn-Linie U5 war in diesem Zusammenhang noch nicht berücksichtigt, weil ein unterfertigtes Übereinkommen einer allfälligen 5. Ausbauphase nicht vorlag.

## 9.2

Der RH wies kritisch darauf hin, dass sich durch die Absenkung der Jahresrate des Bundes für den Wiener U-Bahn-Bau von 109,01 Mio. EUR auf 87,50 Mio. EUR (ab dem Jahr 2009) und letztlich auf 78 Mio. EUR (ab dem Jahr 2013) die erforderliche Vorfinanzierung für den 50%igen Bundesanteil über die OeBFA erhöhte. Die überwiesenen Jahresraten des Bundes reichten zur Finanzierung des Bundesanteils am Wiener U-Bahn-Bau nicht mehr aus und erhöhten damit die Ausnützung dieses Vorfinanzierungsrahmens von 90,45 Mio. EUR (2007) auf 224,04 Mio. EUR (Anfang 2014). Die Tilgung dieser Schulden aus der Vorfinanzierung und Tragung des entsprechenden Zinsaufwands erfolgten durch den Bund und stellten demgemäß eine Verschiebung von Zahlungsverpflichtungen in die Zukunft dar (siehe auch [TZ 11](#)).

Auf Basis von Berechnungen der OeBFA ging der Bund davon aus, dass die Ausnützung des Vorfinanzierungsrahmens auf rd. 318 Mio. EUR (im Jahr 2023) steigen und erst im Jahr 2026 getilgt werden wird. Der RH erachtete die diesbezügliche Vorscheurechnung der OeBFA vor dem Hintergrund der finanziellen Rahmenbedingungen für plausibel. Er wies allerdings darauf hin, dass die Weiterführung der in der 4. Ausbauphase geplanten neuen U-Bahn-Linie U5 in dieser Vorscheurechnung noch nicht berücksichtigt war.

Der RH wies ferner darauf hin, dass die derzeit bestehende Niedrigzinsphase eine geringe Ausnutzung des Vorfinanzierungsrahmens bedingte. Er gab zu bedenken, dass eine Vorhersage der Zinsentwicklung für einen langfristigen Zeitraum schwierig und ein Steigen der Zinsen bis zum Jahr 2026 möglich ist. Dies würde zu einer höheren Zinsbelastung im Zuge der Tilgung der Vorfinanzierung führen.

**Der RH empfahl daher dem BMF und dem BMVIT – im Sinne der Transparenz und Budgetwahrheit der UG 41 – realistische Jahresraten festzulegen, die sich sowohl an den tatsächlichen Investitionskosten als auch an den zu erwartenden Finanzierungsbedingungen orientierten.**

## 9.3

Das BMVIT nahm in seiner Stellungnahme die Empfehlung des RH zur Kenntnis. Die Festlegungen im Hinblick auf Vorfinanzierungsrahmen und Jahresraten für den Bundeszuschuss würden vom politischen Verhandlungsergebnis zwischen Bund und Stadt Wien abhängen.



## Abwicklung der Vorfinanzierung

**10.1** (1) Die für den U–Bahn–Bau benötigten Beträge forderte das Land Wien von der OeBFA an und übermittelte sie in weiterer Folge an die Wiener Linien. Der so vorfinanzierte Bundesanteil inkl. Finanzierungskosten wurde am 15. Jänner jedes Folgejahres vom Bund durch Überweisung der jeweiligen Jahresrate (zur Zeit der Gebärungsüberprüfung 78 Mio. EUR) bedeckt.<sup>16</sup>

Aktuelle Grundlage der Vorfinanzierung des Bundesbeitrags war ein im Februar 2003 abgeschlossener Vertrag zwischen der Republik Österreich, vertreten durch die OeBFA, und dem Land Wien. Diese Vereinbarung wurde von den beiden Parteien auf unbestimmte Zeit abgeschlossen und stellte ein Darlehen an das Land dar, zu dessen Tilgung der Bund sich verpflichtet hatte.

Die erforderlichen Beträge zur Vorfinanzierung wurden zwischen Jänner und Dezember unterjährig über die OeBFA durch Veranlagung der Kassenbestände des Bundes finanziert. Die Finanzierung der OeBFA begann dabei jährlich am 15. bzw. 16. Jänner und endete seit 2014 am 15. Dezember (von 2001 bis 2013 am 23. Dezember). Die Finanzierung über den Jahresultimo wurde ebenso von der OeBFA durchgeführt. BMF und OeBFA hielten intern aktenmäßig fest, dass keine Finanzschuld gemäß Bundeshaushaltsgesetz (**BHG**) entstand.<sup>17</sup>

(2) Die materielle Prüfung der durch das Land Wien angeforderten Finanzierungsbeiträge oblag vertragsgemäß nicht der OeBFA. Das BMF überprüfte den auf den Bund entfallenden Anteil formell anhand von monatlich übermittelten Nachweisen über die von der Stadt Wien direkt bei der OeBFA abgerufenen Mittel.

**10.2** Die Vorgangsweise des Bundes trug nach Ansicht des RH zu einer Verminderung der Transparenz hinsichtlich des Bundesbeitrags zum Wiener U–Bahn–Bau bei, weil in den Rechenwerken des Bundes lediglich die Jahresrate von – zur Zeit der Gebärungsüberprüfung aktuellen – 78 Mio. EUR ausgewiesen war. Nach Ansicht des RH wären gemäß §§ 60 und 61 BHG 2013 die diesbezüglichen Zahlungsverpflichtungen des Bundes als Vorbelastungen auszuweisen (siehe dazu **TZ 11**).

**10.3** Laut Stellungnahme der Stadt Wien fordere sie die für den U–Bahn–Bau benötigten Beträge von der OeBFA an (nach monatlicher Rechnungslegung durch die Wiener Linien). Diese würden jedoch nicht an die Wiener Linien übermittelt, weil es zwischen der Stadt Wien und den Wiener Linien einen ÖPNV–Vertrag gebe, der die

<sup>16</sup> abzüglich des Tilgungs– und Zinsaufwands der Vorjahre

<sup>17</sup> Geldverbindlichkeiten begründeten nur insoweit Finanzschulden, als sie nicht innerhalb desselben Finanzjahres getilgt wurden. Diese mehrjährigen Zeiträume ergaben sich deshalb, weil bis Anfang 2003 die Zwischenfinanzierung vom 15. Jänner bis 23. Dezember noch über Kredite des Landes Wien abgewickelt worden war.

Finanzierung – auch des U-Bahn-Neubaus – regle (100 % Vorfinanzierung des U-Bahn-Neubaus durch die Stadt Wien).

- 10.4** Der RH nahm von den Ausführungen der Stadt Wien über ihre Vorgangsweise betreffend die OeBFA-Finanzierung Kenntnis. Ob die Stadt Wien die Beträge der OeBFA nun unmittelbar oder im Rahmen des ÖPNV-Vertrags an die Wiener Linien überweist, berührte nach Ansicht des RH allerdings weder das Ergebnis noch die festgestellte Intransparenz in den Rechenwerken des Bundes.

## Verbindlichkeiten und Verpflichtungen

### Darstellung Bund

- 11.1** (1) Mit dem im Juli 2007 unterfertigten Übereinkommen verpflichteten sich der Bund und das Land Wien für die gegenwärtige 4. Ausbauphase der Wiener U-Bahn gemeinsam zur Tragung von Gesamterrichtungskosten in Höhe von rd. 1,846 Mrd. EUR.

Mit der Übernahme dieser finanziellen Verpflichtung durch den Bund waren für ihn Vorbelastungen gemäß § 60 i.V.m. § 90 BHG 2013 verbunden. Vorbelastungen betrafen Vorhaben, die mit dem Eingehen von Verpflichtungen verbunden waren, aufgrund derer in den folgenden Finanzjahren Auszahlungen durch den Bund zu tätigen waren.<sup>18</sup>

Der dem Land Wien während der gesamten 4. Ausbauphase zu leistende Betrag im Ausmaß von 50 % der 1,846 Mrd. EUR, der eine Verpflichtung des Bundes für künftige Projekte darstellte, war in den Rechenwerken des Bundes (Bundesvoranschlag, Bundesrechnungsabschluss (**BRA**)) allerdings nicht als Vorbelastung abgebildet. Es waren lediglich die jährlichen Finanzierungsbeiträge an das Land Wien veranschlagt bzw. im BRA als Zahlung dargestellt.<sup>19</sup>

(2) Die Höhe des zur Zeit der Gebarungsüberprüfung aushaftenden Vorfinanzierungsrahmens des Bundes betrug für das Jahr 2014 rd. 212,92 Mio. EUR. Dieser Betrag entsprach der Verbindlichkeit des Bundes für bereits getätigte Investitionen und war in den Rechenwerken des Bundes ebenso wie die künftigen Zahlungsverpflichtungen nicht ersichtlich. Der RH hatte dem BMVIT und dem BMF bereits im Jahr 2010 empfohlen<sup>20</sup>, künftig diese Verbindlichkeit gegenüber der Stadt Wien aus seiner finanziellen Beteiligung am Ausbau der U-Bahn darzustellen.

<sup>18</sup> Vorbelastungen sind vor allem für die Budgetplanung von Bedeutung, weil sie den verfügbaren finanziellen Spielraum künftiger Budgets einschränken.

<sup>19</sup> Im Rahmen der § 9 RHG-Prüfung für das Finanzjahr 2015 überprüft der RH diesen Sachverhalt und wird eine entsprechende Mängelbehebung gemäß § 36 RLV 2013 veranlassen.

<sup>20</sup> RH Bund 2010/6 „Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien“

Das BMF und das BMVIT sahen aufgrund der nach ihrer Ansicht gesetzlichen Verpflichtung (Vereinbarung gemäß Art. 15a B–VG, Abgabenänderungsgesetz 1987<sup>21</sup>) und der finanzausgleichsähnlichen Zuweisung der Mittel an das Land Wien keine Notwendigkeit, derartige Vorbelastungen auszuweisen.

(3) In einem analogen Finanzierungsverhältnis<sup>22</sup> betreffend Infrastrukturmaßnahmen der ÖBB im Jahr 2010 erfasste das BMVIT im Einvernehmen mit dem BMF – nach Kritik des RH (Mängelbehebung gemäß § 9 Rechnungshofgesetz (RHG)) an der unterlassenen Ausweisung – derartige Verbindlichkeiten und Verpflichtungen („Zahlungen an die ÖBB gemäß Bundesbahngesetz“) im Rechenwerk des Bundes. Der Bund hatte sich zuvor vertraglich verpflichtet, 70 % (75 % ab 2014) der jährlichen Investitionsausgaben zu tragen.<sup>23</sup>

## 11.2

Der RH wies darauf hin, dass weder der dem Land Wien während der gesamten 4. Ausbauphase zu leistende Betrag im Ausmaß von 50 % der 1,846 Mrd. EUR, der eine Verpflichtung des Bundes für künftige Projekte darstellte, noch die Höhe des zur Zeit der Gebarungsüberprüfung aushaftenden Vorfinanzierungsrahmens von rd. 212,92 Mio. EUR, der eine Verbindlichkeit des Bundes für bereits getätigte Investitionen darstellte, in den Rechenwerken des Bundes erfasst waren.

Nach Ansicht des RH waren die Verbindlichkeiten bzw. Verpflichtungen sowie der Aufwand des Bundes nicht korrekt ausgewiesen. Dies war vor allem für die Budgetplanung von Bedeutung, weil Vorbelastungen den finanziellen Spielraum künftiger Budgets einschränken.

In diesem Zusammenhang betonte der RH, dass im BRA zur Zeit der Gebarungsüberprüfung der Ausweis der Zuschüsse für die Infrastruktur der ÖBB – ungeachtet bestehender gesetzlicher Verpflichtungen des Bundes – erfolgte.

**Der RH empfahl daher dem BMVIT und dem BMF – analog zur Vorgehensweise bei der Verbuchung der Zahlungen an die ÖBB gemäß Bundesbahngesetz –, die Verbindlichkeiten in der Höhe des ausgenützten Vorfinanzierungsrahmens für bereits getätigte Investitionen im U–Bahn–Neubau im BRA auszuweisen und periodisch**

<sup>21</sup> Bundesgesetz vom 25. Februar 1987, mit dem u.a. die Bestimmungen über die Verwendung der Kraftfahrzeugsteuer geändert wurden (BGBl. Nr. 80/1987). Demnach war der Ertragsanteil der Kraftfahrzeugsteuer, der auf den Bund entfiel, zu 70 % für Zwecke des öffentlichen Verkehrs (einschließlich Fahrbetriebsmittel) zu verwenden.

<sup>22</sup> Vereinbarungen zwischen dem BMVIT, dem BMF, der ÖBB–Holding AG und der ÖBB–Infrastruktur AG, welche die Umsetzung der jährlich zu erstellenden Rahmenpläne über die geplanten Investitionen in die Schienenverkehrsinfrastruktur (§ 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz i.d.F. BGBl. I Nr. 95/2009) regelten: In diesen Vereinbarungen wurden insbesondere auch die Zuschüsse des Bundes für die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur determiniert.

<sup>23</sup> Durch eine vom RH beauftragte Mängelbehebung gemäß § 9 RHG i.V.m. § 36 RLV korrigierte das BMVIT den Stand der Verbindlichkeiten bzw. Verpflichtungen sowie den Aufwand.

fortzuschreiben. Dies betraf auch die Verpflichtungen in der Höhe des offenen Restbetrags der Gesamtfinanzierungszusage des Bundes gemäß dem Übereinkommen von 2007.

- 11.3** Das BMVIT wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die Empfehlung zur Einbuchung von Verbindlichkeiten und Verpflichtungen im Bundesrechnungsabschluss 2015 im Rahmen der Mängelbehebung gemäß § 9 RHG i.V.m. § 36 RLV 2013 umgesetzt worden sei.<sup>24</sup>

Laut Stellungnahme des BMF seien die Verbindlichkeiten und Verpflichtungen des Bundes mittlerweile im Zuge einer Mängelbehebung zum BRA 2015 erfasst worden. Weiters sei zwischen der MA 5, den Wiener Linien und dem BMF vereinbart worden, eine Auflistung der einzelnen noch offenen Ausbaustufen mit den jeweiligen bewilligten Budgets inklusive Valorierungen, den bisherigen Abrechnungen sowie den noch geplanten Auszahlungen vorzulegen.

## Darstellung Wien

- 12.1** Der vom Bund an das Land Wien in der gesamten 4. Ausbauphase zu zahlende Betrag im Ausmaß von 50 % der 1,846 Mrd. EUR, der eine Verpflichtung des Bundes darstellte, war im Rechnungsabschluss der Stadt Wien nicht enthalten.<sup>25</sup>

- 12.2** Der RH bemängelte den unterbliebenen Ausweis der Forderungen in den Rechenwerken der Stadt Wien. Der erforderlichen Darstellung als Vorbelastungen auf Seiten des Bundes (siehe **TZ 11**) hätte eine spiegelbildliche Darstellung als nicht fällige Verwaltungsforderungen in den Rechenwerken der Stadt Wien zu entsprechen.

Der RH empfahl der Stadt Wien – spiegelbildlich zu der dem BMVIT und dem BMF empfohlenen Vorgangsweise für die Darstellung von Verbindlichkeiten und Verpflichtungen (**TZ 11**) –, die nicht fälligen Verwaltungsforderungen in der Höhe des ausgenützten Vorfinanzierungsrahmens für bereits getätigte Investitionen im U–Bahn–Neubau auszuweisen und periodisch fortzuschreiben. Dies betraf auch die nicht fälligen Verwaltungsforderungen in der Höhe des offenen Restbetrags der Gesamtfinanzierungszusage des Bundes gemäß dem Übereinkommen von 2007.

- 12.3** Die Stadt Wien teilte in ihrer Stellungnahme mit, die Empfehlung im Hinblick auf die neue VRV 2015 zu evaluieren.

<sup>24</sup> siehe BRA 2015, Textteil Band 3: Ergebnisse der § 9 Prüfungen, TZ 45, S. 231 f.

<sup>25</sup> als „nicht fällige Verwaltungsforderung“

## Investitionen und Fahrzeuge

### Kostenabgrenzung

#### Infrastrukturinvestitionen

##### 13.1

(1) In der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG und den Übereinkommen zum Wiener U-Bahn-Bau verpflichteten sich Bund und Land Wien zur anteiligen Kostentragung der „Neu-Investitionen“ für den U-Bahn-Bau. Die Vertragspartner legten eine Teilung der Planungs- und Investitionskosten einschließlich aller bereits getätigten Vorleistungen fest. Eine weiterführende bzw. detaillierte Regelung unterblieb.<sup>26</sup>

Dies führte dazu, dass sowohl Investitionen im Bereich der baulichen Erhaltung und Investitionen im Bestand als auch Ausgaben für nicht direkt der U-Bahn zuzurechnende Anlagen aus dem Budget des U-Bahn-Neubaus – dieses Budget wurde mit den Beiträgen des Bundes bzw. der Stadt Wien zu jeweils 50 % bedeckt – finanziert wurden, wie z.B.:

- Arbeiten der baulichen Erhaltung auf der Strecke der U6 (TZ 14),
- Ertüchtigungen am Bestandsnetz auf der Strecke der U1 (TZ 15),
- Teile eines Verkehrsmuseums (TZ 17),
- Eröffnungsfeierlichkeiten von U-Bahn-Stationen (TZ 18).

(2) In der Praxis wurde die Kostentragung wie folgt gehandhabt: Investitionen, die im U-Bahn-Neubau eine „Erstausrüstung“ darstellten, wurden zu je 50 % aus Beiträgen des Bundes bzw. der Stadt Wien bedeckt. Hingegen finanzierten die Wiener Linien Ersatzinvestitionen mit Eigenmitteln (bzw. mit Mitteln aus Zuschüssen der Stadt Wien gemäß ÖPNV-Vertrag<sup>27</sup>) ohne Bundesbeitrag.

(3) Zur Trennung zwischen Investitionen in den U-Bahn-Neubau und sonstigen Investitionen wandten die Wiener Linien zudem ein „Kausalitätsprinzip“ an. Demnach wurden sämtliche durch den Auftrag zum Bau der U-Bahn entstandenen Leistungen und notwendigen Ausgaben dem Budget des U-Bahn-Neubaus zugeordnet

<sup>26</sup> Auch das privatrechtliche Übereinkommen von 1986 enthielt zu den Infrastrukturinvestitionsmaßnahmen keine Erläuterungen. Im privatrechtlichen Übereinkommen von 1996 wurde wieder die Wortfolge „Planungs- und Investitionskosten einschließlich aller bereits getätigten Vorleistungen“ verwendet und auf nähere Ausführungen dazu verzichtet.

<sup>27</sup> „Öffentlicher Personennahverkehrs- und -finanzierungsvertrag“; abgeschlossen zwischen der Stadt Wien und den Wiener Linien im November 2001

– unabhängig von einem zeitlichen oder örtlichen Nahverhältnis zu gerade laufenden U-Bahn-Projekten.

## 13.2

Der RH kritisierte, dass der Bund und das Land Wien in den Vereinbarungen und Übereinkommen zum Wiener U-Bahn-Bau keine Regelungen bzw. Präzisierungen hinsichtlich der Kostentragung von Neubauinvestitionen einerseits sowie Instandhaltungs- und Sanierungsinvestitionen (Ersatzinvestitionen) andererseits vorgenommen hatten.

Der RH kritisierte, dass aufgrund der unzureichenden Regelungen bzw. Präzisierungen Investitionen sowohl im Bereich der baulichen Erhaltung, im Bestand als auch für nicht direkt der U-Bahn zuzurechnende Anlagen, durch jene Beiträge finanziert wurden, die der Bund bzw. die Stadt Wien zu je 50 % zum Budget des U-Bahn-Neubaus leisteten.

Der RH empfahl daher dem BMF, dem BMVIT und der Stadt Wien, für den Fall einer Einigung der Gebietskörperschaften über die Kostentragung weiterer Ausbauphasen der Wiener U-Bahn, klare Definitionen für die mitzufinanzierenden Investitionen im Bereich des Neubaus, der baulichen Erhaltung des Bestands (Ersatzinvestitionen) sowie für nicht direkt der U-Bahn zuzurechnende Anlagen vertraglich zu vereinbaren.

Hinsichtlich erforderlicher vertiefter inhaltlicher Kontrollen verwies der RH auf die Feststellungen in **TZ 24** ff.

## 13.3

Die Stadt Wien und die Wiener Linien verwiesen auf ihre Ausführungen zu **TZ 1**.

Die Wiener Linien teilten darüber hinaus mit, dass mit Investitionen alle Erstinvestitionen umfasst seien, die in einem kausalen Zusammenhang mit dem Bau der vereinbarten U-Bahn-Linien stünden und damit gegenüber Bund und Land Wien zur Verrechnung zu bringen seien. Darunter fielen auch Adaptionen und Nachrüstungen im Bestandsnetz, die im Zuge des Netzausbaus für eine Ertüchtigung der vorhandenen Infrastruktur zwingend durchzuführen seien, um bestehende Streckenteile und Anlagen auf ein einheitliches technisches Niveau zu bringen und die Betriebsführung im Gesamtnetz weiterhin in gleicher Qualität zu ermöglichen. Die Kostenschätzung für diese Ertüchtigungen – auch der bestehenden Stammstrecken – sei in den Verträgen mit dem Bund enthalten. Diese notwendigen Investitionen müssten nicht unbedingt in einem zeitlichen oder örtlichen Zusammenhang mit gerade aktuellen U-Bahn-Bauprojekten stehen. Zeitliche, inhaltliche oder technische Limitierungen seien weder vom Bund noch vom Land Wien vorgegeben worden.

Bundesmittel würden nur verwendet, wenn es sich um Erstinvestitionen in genehmigte Projekte handle. Keinesfalls seien aus dem U–Bahn–Budget die oft parallel laufenden Erhaltungs– und Instandsetzungsarbeiten oder Investitionen in Anlagen bedeckt, die bereits zu einem früheren Zeitpunkt gegenüber Bund und Land Wien zur Verrechnung gelangt seien.

## 13.4

Der RH stellte gegenüber den Wiener Linien klar, dass er keine doppelte Verrechnung von Erhaltungs– und Instandsetzungsarbeiten bemängelt hatte. Er hatte vielmehr kritisiert, dass Arbeiten der baulichen Erhaltung, Ertüchtigungen am Bestandsnetz, Teile eines Verkehrsmuseums sowie Eröffnungsfeierlichkeiten von U–Bahn–Stationen aus dem Budget des U–Bahn–Neubaus bedeckt worden waren.

Da – wie die Wiener Linien in ihren Ausführungen selbst zum Ausdruck brachten – Investitionen nicht in einem zeitlichen oder örtlichen Zusammenhang mit gerade aktuellen U–Bahn–Bauprojekten standen, bekräftigte der RH seine Empfehlung, Präzisierungen hinsichtlich der Kostentragung von Neubauinvestitionen sowie Instandhaltungs– und Sanierungsinvestitionen (Ersatzinvestitionen) im Wege von klaren Definitionen für die mitzufinanzierenden Investitionen vertraglich zu vereinbaren, zumal in den Übereinkommen bzw. Verträgen lediglich der Gesamtbetrag der jeweiligen Phase – auf Basis der internen Kostenschätzungen – angeführt war.

## Bauliche Erhaltung

### 14.1

(1) Die Vereinbarung gemäß Art. 15a B–VG vom April 1979 zwischen Bund und Land Wien umfasste den Bau der Linien U3 und U6 (2. U–Bahn–Ausbauphase). Der Bund und das Land Wien verpflichteten sich, einen Beitrag im Ausmaß von je 50 % zu diesen Investitionen zu leisten.

Zur Zuordnung von Vorhaben zu den Investitionskategorien betriebliche Erhaltung, bauliche Erhaltung sowie Neubau und Planung, die eine nachvollziehbare Trennung der Investitionskosten ermöglicht hätte, hatten die Vertragspartner Bund und Wien bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung keine Vereinbarungen getroffen. Dies war u.a. ein Grund für den Bund und die Stadt Wien, im Jänner 2013 ein Lenkungsgremium für derartige Fragen zu institutionalisieren.<sup>28</sup>

(2) Zeitliche Limitierungen hinsichtlich einer phasenbezogenen Kostenzuordnung vereinbarten Bund und Wien in den Übereinkommen nicht. Dadurch wurden Investitionen im Bereich der baulichen Erhaltung der U6 aus dem Budget des U–Bahn–Neubaus – welches Beiträge des Bundes bzw. der Stadt Wien zu jeweils 50 % bedeckten – finanziert, obwohl die Eröffnung der U6 in einem ersten Teilstück bereits

<sup>28</sup> „Side Letter“ vom 22. Jänner 2013 zum Übereinkommen zwischen dem Bund und dem Land Wien vom 12. Juli 2007 über die 4. Ausbauphase der Wiener U–Bahn

im Jahr 1989 bzw. bis Floridsdorf im Jahr 1996 erfolgte. Dies betraf vor allem folgende Maßnahmen:

- Durch die breiteren Niederflurfahrzeuge der U6 war es in den 1990er-Jahren notwendig, bauliche Maßnahmen an allen Bahnsteigen in den historischen Stationen zu setzen.
- Nach dem Abschluss der U6-Verlängerungen nach Siebenhirten und Floridsdorf wurde der durch die höheren Belastungen notwendige Austausch der historischen Fahrleitungsjoche<sup>29</sup> aus den 1920er-Jahren entlang der Strecke vorgenommen.
- Im Jahr 2011 begannen die Wiener Linien mit baulichen Erhaltungsmaßnahmen an der U6-Station Josefstädter Straße. In den Jahren 2016 bis 2021 sollten die Arbeiten an den Stationen Währinger Straße, Nußdorfer Straße, Gumpendorfer Straße und Burggasse-Stadthalle fortgesetzt werden.

Von den geschätzten Baukosten für die laufenden Arbeiten an den Stationen der U6 in Höhe von rd. 52 Mio. EUR planten die Wiener Linien, insgesamt rd. 32 Mio. EUR<sup>30</sup> aus dem Budget des U-Bahn-Neubaus zu finanzieren.<sup>31</sup>

## 14.2

Der RH hielt kritisch fest, dass die Wiener Linien weiterhin Arbeiten der baulichen Erhaltung auf der Strecke der U6 aus dem – von Bund und Stadt Wien zu jeweils 50 % getragenen – Budget des U-Bahn-Neubaus finanzierten, obwohl diese Linie in einem ersten Teilstück bereits im Jahr 1989 bzw. bis Floridsdorf im Jahr 1996 eröffnet worden war.

Der RH empfahl dem BMF, dem BMVIT, der Stadt Wien sowie den Wiener Linien, im Rahmen des Lenkungsremiums (siehe **TZ 26**) einen abgestimmten Umfang der gegenwärtig aus dem Budget des U-Bahn-Neubaus – im Wege der zwischen Bund und Stadt Wien geteilten Kostentragung – mitfinanzierten baulichen Erhaltung der U-Bahn-Infrastruktur zu vereinbaren.

## 14.3

(1) Laut Stellungnahme des BMVIT werde eine Klärung im Lenkungsremium umgesetzt. Das Ergebnis der im Detail getroffenen Festlegungen werde von den Verhandlungen zwischen Bund und Stadt Wien abhängen.

<sup>29</sup> Ein Joch war in diesem Zusammenhang ein Quertragwerk als technische Konstruktion zur Befestigung von Oberleitungen bzw. Fahrleitungen.

<sup>30</sup> Die Arbeiten in Höhe des Differenzbetrags von rd. 20 Mio. EUR, die eine Erneuerung der bereits im Zuge des Umbaus der Stadtbahn in die U-Bahn-Linie U6 in den 1980er-Jahren erfolgten Adaptierungsarbeiten darstellten (z.B. Außenanstrich, Glaserarbeiten), wurden aus dem Investitionsbudget der Wiener Linien bedeckt.

<sup>31</sup> Bis einschließlich 2014 hatten die Wiener Linien für die Linie U6 insgesamt rd. 1,538 Mrd. EUR aus dem Budget des U-Bahn-Neubaus verausgabt.



(2) Laut Stellungnahme des BMF habe es die Weiterverrechnung von Adaptierungsarbeiten an der bestehenden Strecke an den Bund bereits mehrfach beanstandet. Das BMF werde sich weiter dafür einsetzen, dass die notwendige Abgrenzung zur Finanzierung aus dem Budget des U–Bahn–Neubaus im Lenkungsgremium behandelt bzw. in einem allfälligen Übereinkommen entsprechend geregelt werde.

(3) Die Stadt Wien teilte mit, dass die entsprechenden Empfehlungen des RH im Lenkungsgremium evaluiert würden.

(4) Die Wiener Linien wiesen auf ihre Ausführungen zu **TZ 13** sowie darauf hin, dass die getätigten Maßnahmen auch auf der Linie U6 als Erstinvestition einzuordnen seien, selbst wenn die Eröffnung der Linie Jahre vorher stattgefunden habe. Es sei jedoch bei allen Ausgaben auf eine strenge Trennung zwischen den dem Bund und dem Land Wien verrechenbaren Erstinvestitionen und den von den Wiener Linien selbst zu finanzierenden Erhaltungsaufwendungen sowie Zweit-, Ersatz- bzw. Re-Investitionen geachtet worden. Die Wiener Linien würden sich im Rahmen des Lenkungsgremiums mit den erforderlichen Daten und Informationen einbringen und sähen einer Abstimmung im Lenkungsgremium entgegen.

## 14.4

Der RH entgegnete den Wiener Linien, dass die vorgenommene Definition von Erstinvestitionen – mangels der vom RH empfohlenen Vereinbarung bzw. Regelung bezüglich Erhaltungsaufwendungen – dazu führte, dass beispielsweise noch 25 Jahre nach Eröffnung einer U–Bahn–Linie Erstinvestitionen vorgenommen wurden und diesbezüglich auch kein Ende in Form einer zeitlichen Beschränkung abzusehen war. Die dafür nötigen Mittel wären nach Ansicht des RH für die finanzierenden Gebietskörperschaften zudem schwer zu kalkulieren. Er bekräftigte deshalb seine Empfehlungen in **TZ 6** sowie in den **TZ 13, TZ 14, TZ 15, TZ 16, TZ 17** und **TZ 18**.

## Investitionen im Bestand

### 15.1

(1) Durch die geplante Verlängerung der U1 ab Reumannplatz nach Süden im Rahmen der 4. Ausbauphase und der damit verbundenen Anschaffung weiterer Züge ergab sich ein Bedarf an zusätzlichen Revisionsanlagen.<sup>32</sup> Dafür sahen die Wiener Linien eine Erweiterung des Betriebsbahnhofes Heiligenstadt („Wasserleitungswiese“) vor.

Nachdem diese Anlagen auch von den Zügen der U4 im Bestand mitbenutzt werden sollten, teilten die Wiener Linien diese Kosten anhand eines Schlüssels wie

<sup>32</sup> Vor allem vier Grubengleise mit Dachrevisionsständen, davon zwei Grubengleise bei der Endstelle in Oberlaa, ein Gleis mit Langzughebestand, eine Langzugunterflurdrehbank, ein Probegleis sowie dazugehörige Betriebsräume. Die aus dem Budget des U–Bahn–Neubaus bedeckten Gesamtkosten beinhalteten auch rd. 25 Mio. EUR, welche die Wiener Linien gegenüber der ÖBB für die Freimachung des Frachtenbahnhofs und für Ersatzmaßnahmen an alternativen Standorten zu tragen hatten.

folgt auf: rd. 95,7 Mio. EUR für die U1-Süd aus dem Budget des U-Bahn-Neubaus und rd. 17,08 Mio. EUR aus Mitteln der Wiener Linien für die Linie U4, womit sich ein anteiliges Verhältnis von 85:15 ergab.

(2) Unter anderem durch die Verlängerung der U1 nach Süden war es für die Wiener Linien notwendig, auch die bestehende U1-Strecke technisch zu adaptieren. So umfasste das Budget des U-Bahn-Neubaus – das mit den Beiträgen des Bundes bzw. der Stadt Wien zu jeweils 50 % finanziert wurde – u.a. auch folgende Maßnahmen<sup>33</sup> auf der bereits bestehenden Strecke:

- die Adaption der Heizungsverteiler in den Stationen Stephansplatz, Taubstummengasse und Reumannplatz,
- den Tausch der Bestandsverkabelung,
- die Ertüchtigung der Zugsicherungsanlagen für einen durchgehenden Gleiswechselbetrieb sowie
- die Errichtung eines neuen, elektronischen Stellwerks in der Station Taubstummengasse.

Insgesamt kalkulierten die Wiener Linien im Rahmen der U1-Verlängerung nach Süden rd. 80 Mio. EUR für die Adaptierung der Stammstrecke, wovon mit Stand Jahresende 2014 rd. 53,78 Mio. EUR bereits investiert waren.

## 15.2

Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Wiener Linien aus dem – von Bund und Stadt Wien zu jeweils 50 % finanzierten – Budget des U-Bahn-Neubaus auch Adaptionen und Ertüchtigungen am Bestandsnetz vornahmen. Nach Ansicht des RH wären Arbeiten am bestehenden U-Bahn-Netz, ebenso wie Betriebs- und Erhaltungsaufwendungen, durch die Wiener Linien zu finanzieren und nicht als von Bund und Land Wien mitzufinanzierende Investitionsmaßnahmen zu verrechnen. Er verkannte dabei nicht die teilweise fließende Abgrenzung zwischen Erhaltungsaufwendungen und den durch den Neubau induzierten Investitionen am bestehenden U-Bahn-Netz.

Der RH empfahl dem BMF, dem BMVIT, der Stadt Wien sowie den Wiener Linien, im Rahmen des Lenkungsremiums (siehe TZ 26) Regelungen im Sinne der Kostentransparenz für Adaptionen an der bestehenden Strecke vorzusehen, um sicherzustellen,

<sup>33</sup> Von den Wiener Linien wurden diese auf den U-Bahn-Neubau angerechneten Maßnahmen u.a. damit begründet, dass die derzeit verbauten ca. 20 Jahre alten Heizungsverteiler nicht mehr dem heutigen Stand der Technik entsprechen würden und die Adaptierungen für eine adäquate Einbindung in ein modernes erweitertes Netz unerlässlich seien, um den regeltechnischen Anforderungen auf der zukünftigen U1-Strecke gerecht zu werden.

len, dass nicht sämtliche Ertüchtigungs- und Adaptionskosten aus dem Budget des U-Bahn-Neubaus finanziert werden.

**15.3** (1) Das BMVIT, das BMF und die Wiener Linien verwiesen auf ihre Stellungnahme zu **TZ 14**.

(2) Die Stadt Wien verwies auf ihre Stellungnahme in **TZ 1**.

(3) Die Wiener Linien wiesen zudem darauf hin, dass in jenen Bereichen, in denen durch eine parallele Bauausführung eine strikte Trennung nicht möglich sei, mit Kostenaufteilungsschlüsseln eine Verrechnung sichergestellt werde, die dem Prinzip unterschiedlicher Finanzierungstöpfе entspreche. Mit der Verlängerung der Linie U1 nach Süden seien weitere Abstell- und Werkstattkapazitäten notwendig geworden. Nach einer Analyse von Optionen seien dafür Erweiterungen des bestehenden Bahnhofs Heiligenstadt vorgesehen worden. Diese Maßnahmen seien nicht nur wirtschaftlich günstiger, sondern auch im laufenden Betrieb vorteilhafter als die Neuerrichtung eines zusätzlichen Bahnhofs. Die Wiener Linien würden sich zudem mit den erforderlichen Daten und Informationen einbringen und sähen einer Abstimmung im Lenkungsgremium entgegen.

**15.4** Der RH stellte gegenüber den Wiener Linien klar, dass er eben diese Kostenaufteilung im Bereich der Wasserleitungswiese beispielhaft hervorgehoben hatte. Er verblieb daher bei seiner Empfehlung, auch in anderen Bereichen, ebenso wie in dem angeführten Beispiel der U1-Verlängerung, Regelungen im Sinne der Kostenwahrheit für Adaptionen an der bestehenden Strecke vorzusehen. Dies könnte die Anwendung diverser Kostenaufteilungsschlüssel umfassen, die dem Prinzip unterschiedlicher Finanzierungstöpfе entsprechen.

## Geschäftslokale

**16.1** Die Investitionskosten für einen allfälligen nachträglichen Einbau von Geschäftslokalen in U-Bahn-Stationen trugen ausschließlich die Mieterinnen und Mieter. Sofern im Rahmen der Errichtung neuer U-Bahn-Stationen – sie wurden im Zuge des U-Bahn-Neubaus mit den Beiträgen des Bundes bzw. der Stadt Wien zu jeweils 50 % finanziert – bereits Geschäftslokale baulich vorgesehen waren, verrechneten die Wiener Linien den Mieterinnen und Mietern entsprechende Baukostenbeiträge.<sup>34</sup>

Weder dem Bund noch der Stadt Wien lag eine gesamthafte Aufstellung der Höhe dieser Baukostenbeiträge vor. Die Wiener Linien hatten eine Rückerstattung oder

<sup>34</sup> In der U-Bahnstation „Hausfeldstraße“ verrechneten die Wiener Linien die Kosten der Planung und Ausführung des Zugangsportals an die Mieterinnen und Mieter weiter und nahmen von diesem 10.891,62 EUR ein. Die Gestaltung der Innenausstattung des Geschäftslokals nahm die Mieterinnen und Mieter vor.

Anrechnung dieser Einnahmen an die investitionsfinanzierenden Gebietskörperschaften Bund und Stadt Wien nicht vorgenommen.<sup>35</sup>

**16.2** Der RH hielt fest, dass im Rahmen der Errichtung neuer U-Bahn-Stationen in den Raumprogrammen zum Teil Geschäftslokale vorgesehen waren und die Wiener Linien den Mieterinnen und Mietern entsprechende Baukostenbeiträge verrechneten. Er kritisierte, dass weder dem Bund noch der Stadt Wien eine gesamthafte Aufstellung dieser Einnahmen vorlag und dass die Wiener Linien keine Rückerstattung oder Anrechnung vorgenommen hatten, obwohl Bund und Stadt Wien die Investitionen zu 50 % finanzierten.

Der RH empfahl dem BMF, dem BMVIT und der Stadt Wien, mit den Wiener Linien die Einnahmen aus allfälligen Baukostenbeiträgen gesamthaft zu ermitteln und über die Rückerstattung bzw. Anrechnung dieser Baukostenbeiträge eine einvernehmliche Vorgangsweise zu vereinbaren.

**16.3** Das BMVIT verwies auf seine Stellungnahme zu **TZ 14**. Das BMF sicherte in seiner Stellungnahme zu, sich im Rahmen des Lenkungsremiums für eine Rückverrechnung einzusetzen. Die Stadt Wien und die Wiener Linien verwiesen auf ihre Stellungnahme zu **TZ 1**.

## Verkehrsmuseum

**17.1** Die Wiener Linien errichteten bis zum September 2014 in der früheren Remise Erdberg das „Verkehrsmuseum“ (vormals „Straßenbahnmuseum“) der Wiener Linien mit einer Sammlung historischer Fahrzeuge einschließlich der Museumsinfrastruktur mit Themeninseln und interaktiven Stationen.

Von den Herstellungskosten des Museums (insgesamt rd. 2,10 Mio. EUR) finanzierten die Wiener Linien rd. 58.000 EUR über das Budget des U-Bahn-Neubaus, das Bund bzw. Stadt Wien zu jeweils 50 % bedeckten.

**17.2** Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Wiener Linien aus dem – von Bund und Stadt Wien zu jeweils 50 % finanzierten – Budget des U-Bahn-Neubaus Teile ihres Verkehrsmuseums errichtet hatten.

Der RH empfahl dem BMF, dem BMVIT und der Stadt Wien, mit den Wiener Linien über die Rückerstattung bzw. Anrechnung der für das Verkehrsmuseum verrechneten Kosten eine einvernehmliche Vorgangsweise zu vereinbaren.

<sup>35</sup> Im Unterschied dazu hatten die Wiener Linien Einnahmen aus der Verwertung für den U-Bahn-Bau erworben, aber letztendlich nicht benötigter Liegenschaften rückerstattet.

## 17.3

(1) Das BMVIT verwies auf seine Stellungnahme zu **TZ 14**. Das BMF sicherte in seiner Stellungnahme zu, sich im Rahmen des Lenkungsprems für eine Rückverrechnung einzusetzen.

(2) Die Stadt Wien und die Wiener Linien verwiesen auf ihre Stellungnahmen zu **TZ 1**. Die Wiener Linien wiesen weiters darauf hin, dass es sich bei dem über das U-Bahn-Neubau-Budget finanzierten Betrag für das Verkehrsmuseum nicht um eine Investition in die Errichtung des Museums, sondern um eine Maßnahme handle, die Vorhaben im Wiener U-Bahn-Netz der Öffentlichkeit an einem geeigneten Ort präsentiere. Die Wiener Linien erachteten die Bedeckung der angesprochenen Aufwendungen im Sinne eines zielgerichteten Marketings aus dem U-Bahn-Budget als richtig und zweckmäßig, weil diese Maßnahmen in einem unmittelbaren kausalen Zusammenhang mit dem U-Bahn-Neubau und seinem Gelingen stünden.

## 17.4

Der RH entgegnete den Wiener Linien, dass die genannten Aufwendungen als Investitionen in den U-Bahn-Neubau verbucht wurden. Der RH bezweifelte, dass Maßnahmen des Marketings für die öffentlichkeitswirksame Präsentation von Vorhaben im Wiener U-Bahn-Netz in einem unmittelbaren kausalen Zusammenhang mit dem bautechnischen Vorhaben des U-Bahn-Neubaus standen.

Umso mehr erachtete er die empfohlene klare Trennung bzw. Definition für die mitzufinanzierenden Investitionen im Bereich des Neubaus (u.a. **TZ 13**) für zweckmäßig.

## Eröffnung von U-Bahn-Stationen

### 18.1

Die Wiener Linien eröffneten im Zuge der Verlängerung der Linie U2 die Stationen „Stadion“ im Mai 2008, „Aspernstraße“ im Oktober 2010 und „Seestadt“ im Oktober 2013. Dabei fielen für Eröffnungsfeierlichkeiten Aufwendungen in folgender Höhe an:

**Tabelle 7: Eröffnungsfeierlichkeiten**

Stationen/Eröffnung	in Mio. EUR
Stadion/Mai 2008	2,10
Aspernstraße/Oktober 2010	2,14
Seestadt/Oktober 2013	1,10
<b>Summe</b>	<b>5,34</b>

Quelle: Wiener Linien

In den Aufwendungen waren u.a. Informationsmaterial, Werbeeinschaltungen, Bewirtungsspesen und Honorare für Künstlerinnen und Künstler enthalten. Die Aufwendungen für die Eröffnungsfeierlichkeiten aktivierten die Wiener Linien in ihren Rechenwerken als Investitionen für die eröffneten Stationen. Somit wurden diese auf einen Zeitraum von 50 Jahren abgeschrieben.

Die Aufwendungen für diese Eröffnungsfeierlichkeiten wurden über das Budget des U-Bahn-Neubaus finanziert.

## 18.2

Der RH beanstandete, dass die Aufwendungen für die Eröffnungsfeierlichkeiten von U-Bahn-Stationen in den Rechenwerken als Investitionen aktiviert und somit über einen Zeitraum von 50 Jahren abgeschrieben wurden, obwohl sie dem Grunde nach keine Investitionen, sondern Aufwendungen des jeweils laufenden Jahres darstellten.

Der RH kritisierte zudem, dass die Wiener Linien aus dem – von Bund und Stadt Wien zu jeweils 50 % finanzierten – Budget des U-Bahn-Neubaus Eröffnungsfeierlichkeiten (inkl. u.a. Informationsmaterial) in Höhe von rd. 5,34 Mio. EUR finanzierten. Der RH bemängelte die fehlende vertiefte Kontrolle durch Bund sowie Stadt Wien (siehe [TZ 24](#) ff.) und vertrat die Auffassung, dass Aufwendungen für Eröffnungsfeierlichkeiten – gerade in derartiger Höhe – nicht ohne Rücksprache mit dem Bund und der Stadt Wien an diese weiterverrechnet werden sollten.

Der RH empfahl dem BMF, dem BMVIT, der Stadt Wien sowie den Wiener Linien, im Rahmen des Lenkungsremiums (siehe [TZ 26](#)) ein Einvernehmen über die Vorgangsweise bezüglich der Kostentragung für diese Eröffnungsfeierlichkeiten herzustellen.

## 18.3

(1) Laut Stellungnahme des BMF wolle es sich dafür einsetzen, die strittigen Punkte im Lenkungsremium zu behandeln und Verfahren zur Rückabwicklung zu vereinbaren. Betreffend Eröffnungsfeierlichkeiten werde es sich im Rahmen des Lenkungsremiums für eine Rückverrechnung einsetzen.

(2) Die Stadt Wien teilte in ihrer Stellungnahme mit, die entsprechenden Empfehlungen des RH im Lenkungsremium evaluieren zu wollen.

(3) Laut Stellungnahme der Wiener Linien seien Kosten für Feierlichkeiten und Informationsmaßnahmen aus Marketingsicht für die Generierung der Nachfrage in der Bevölkerung unerlässlich und wichtiger Bestandteil der Investitionen. Eine möglichst umfassende Information der Bevölkerung – nicht nur über das neue Angebot an sich, sondern auch über Änderungen im Bus- und Straßenbahn-Netz, die sich durch U-Bahn-Ausbauten ergeben würden – sei sehr wichtig. So seien z.B. im

Jahr 2010 und ähnlich im Jahr 2013 Folder zum neuen öffentlichen Verkehrsnetz in der Donaustadt produziert worden und Teil der 5,34 Mio. EUR gewesen. Diese Maßnahmen würden die Inanspruchnahme der Wiener Linien beschleunigen und stünden in unmittelbarem Zusammenhang mit der Investition. Die Eröffnungsfeierlichkeiten würden künftig – wie vom RH empfohlen – nicht mehr als Investitionen, sondern als Aufwendungen des laufenden Jahres verbucht.

## 18.4

Der RH erwiderte den Wiener Linien, dass in konsequenter Umsetzung ihrer Sichtweise nahezu jede Marketingmaßnahme für eine Erneuerung bei der U–Bahn aus dem Investitionsbudget des U–Bahn–Neubaus finanziert werden müsste und eine – der Transparenz der Gebarung förderliche – Trennung zwischen Bau und Betrieb konterkarieren würde. Er erinnerte zudem daran, dass in den genannten Beträgen neben einigen Aufwendungen für Informationsmaterial zu großen Teilen auch Bewirtungsspesen und Honorare für Künstler enthalten waren.

Der RH begrüßte die Zusage der Wiener Linien, derartige Aufwendungen künftig nicht mehr als Investitionen zu aktivieren.

## Fahrzeuge

### Fahrzeugbedarf und Intervalle

## 19.1

(1) Mit Bundesgesetz<sup>36</sup> vom 30. Oktober 1970 hatte der Bund der Stadt Wien einen zweckgebundenen Zuschuss u.a. auch für die Anschaffung von 100 Doppeltriebwagen gewährt.

In der Vereinbarung gemäß Art. 15a B–VG des Jahres 1979 bzw. für die folgenden Ausbauphasen der U–Bahn hatten sich die Vertragspartner Bund und Land Wien verpflichtet, zu den Investitionen „einschließlich des Fahrparks“ einen Kostenbeitrag zu leisten. Eine Definition des „Fahrparks“ fehlte.<sup>37</sup>

(2) In der Praxis wurden Fahrzeuge, die eine „Erstausstattung“ darstellten, mit den Beiträgen des Bundes bzw. der Stadt Wien zu jeweils 50 % finanziert. Der Begriff „Erstausstattung“ oder eine Differenzierung zwischen erstmaliger Anschaffung und erweiterungsbedingter Neuanschaffung fand sich in keiner der Vereinbarungen. Auch den für die jeweilige Verlängerung bzw. den Ausbau des U–Bahn–Netzes tatsächlich erforderlichen Fahrzeugbedarf vereinbarten die Vertragspartner ebenso wenig wie die Intervalldichte.

<sup>36</sup> Gestützt auf § 12 Abs. 2 F–VG 1948 gewährte der Bund einen zweckgebundenen Zuschuss von 2,40 Mrd. ATS zur Förderung der Errichtung eines innerstädtischen U–Bahn–Netzes.

<sup>37</sup> In den privatrechtlichen Übereinkommen wurde diese Wortfolge wiederholt, ohne dass Erläuterungen zur Dimension des Fahrparks vorgenommen wurden.

(3) Die Wiener Linien planten für die Verlängerungen der U2 von der Aspernstraße in die Seestadt einen Fahrzeugbedarf von vier Zügen. Für eine Intervallverdichtung auf der gesamten Strecke von vier bis fünf auf zwei bis drei Minuten planten sie vier weitere Züge ein. Hinzu kamen zwei Reservezüge. Diese zehn zusätzlichen Züge bestellten die Wiener Linien bis zum Jahr 2011. Die diesbezüglichen Mengenberechnungen waren für den RH nachvollziehbar.

Die U-Bahn-Linie U2 bis zur Station Seestadt wurde im Oktober 2013 eröffnet. Aufgrund der geringen Besiedelung führten die Wiener Linien die U-Bahn-Linie allerdings mit weitaus größeren Intervallen auf der Teilstrecke in die Seestadt<sup>38</sup> als geplant; ein Betrieb mit den ursprünglich veranschlagten zwei bis drei Minuten bis zur Seestadt war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht absehbar.

Für die Verlängerung der U1 nach Süden, deren Eröffnung im Jahr 2017 geplant war, rechneten die Wiener Linien mit sechs zusätzlichen Zügen. Auch hier erfolgte die Bestellung von fünf Zügen bereits bis zum Jahr 2011. Diese Züge waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung zum Teil bereits geliefert und auf anderen Linien im Einsatz.<sup>39</sup>

## 19.2

Der RH kritisierte, dass der Bund und das Land Wien in den Vereinbarungen zum Wiener U-Bahn-Bau keine Definitionen der erforderlichen U-Bahn-Züge und Betriebsintervalle bzw. der Differenzierung zwischen erstmaliger Anschaffung und erweiterungsbedingter Neuanschaffung von U-Bahn-Wagen vereinbart hatten. Der RH verwies auf das Zweckzuschussgesetz aus dem Jahre 1970, in dem die Anzahl der zu bezuschussenden Doppeltriebwagen definiert worden war.

Der RH kritisierte zudem, dass die Wiener Linien im Rahmen der 4. Ausbauphase U-Bahn-Züge, die mit Beiträgen des Bundes bzw. der Stadt Wien zu jeweils 50 % finanziert wurden, auf Basis eines Betriebsintervalls bestellten, das mit den finanzierenden Gebietskörperschaften weder vertraglich vereinbart noch für einen absehbaren Zeitraum betrieblich erforderlich war, was somit einen Kauf auf Vorrat bedeutete.

**Der RH empfahl daher dem BMF, dem BMVIT und der Stadt Wien, für den Fall einer Einigung der Gebietskörperschaften über die Kostentragung weiterer Ausbaupha-**

<sup>38</sup> Intervalle morgens und nachmittags: 7 ½ Minuten, in der Nacht: 15 Minuten, die restliche Zeit: 10 Minuten (siehe auch Bericht des RH „Erschließung Seestadt Aspern“, Reihe Wien 2015/2)

<sup>39</sup> Für einen U-Bahn-Wagen des Typs V (ohne Fahrerstand) veranschlagten die Wiener Linien rd. 1,24 Mio. EUR.



sen der Wiener U-Bahn den Fahrzeugbedarf und die Intervalle der Zugfolgen in den Übereinkommen zu regeln.

## 19.3

(1) Die Stadt Wien verwies auf ihre Stellungnahme zu **TZ 1**.

(2) Die Wiener Linien teilten in ihrer Stellungnahme mit, dass die Vorlaufzeit für die Intervallplanung und die Fahrzeugbeschaffung rund acht Jahre betrage. In einem solchen Zeitraum wären planerische Unsicherheiten enthalten, die Auswirkungen auf das tatsächliche, betrieblich erforderliche Intervall hätten.

Der Beschaffungsprozess, der auf den Bezug von betriebsbereiten Fahrzeugen abziele, sei komplex und langwierig. Um bei Inbetriebnahme der einzelnen Streckenabschnitte die erforderliche Anzahl an Zügen in vollem Umfang zur Verfügung zu haben, müsse der Abruf der Wagen vor allem aufgrund der begrenzten Produktionskapazitäten der Hersteller schon vor Fertigstellung der neuen Streckenabschnitte erfolgen. Die Bestellung und Beschaffung von Fahrzeugen aus einer kontinuierlichen Serienproduktion weise gegenüber einer oftmaligen Beschaffung kleinerer Serien wirtschaftliche Vorteile auf.

Die geplanten Investitionssummen bezüglich des Wagenbauprogramms, das im Rahmen des U-Bahn-Neubaus umzusetzen war, seien den Vertragspartnern von den Wiener Linien jeweils vor der Beschaffung kommuniziert worden. Die Wiener Linien sicherten jedoch zu, den Vertragspartnern zur Entscheidungsfindung, zur Planung und zum Abschluss von Übereinkommen weiterer Vorhaben sowie für deren inhaltliche Ausgestaltung der Abwicklung zweckdienliche Daten und Informationen zur Verfügung zu stellen.

## 19.4

Der RH anerkannte die Komplexität der Beschaffungsvorgänge in Zusammenhang mit dem Wagenbau und der Auslieferung. Gerade deswegen wäre es nach Ansicht des RH zweckmäßig, die Anzahl der zu beschaffenden Wagen und somit der gewünschten Bedienungsqualität im Rahmen der jeweiligen Vereinbarungen mit den Vertragspartnern festzulegen. Er bekräftigte deshalb seine Empfehlung.

## Fahrzeugreserven

### 20.1

(1) Die Wiener Linien kalkulierten für den Fahrzeugbedarf an U-Bahn-Zügen, die sie aufgrund ihrer Bedarfsermittlung bestellten und die mit Beiträgen des Bundes bzw. der Stadt Wien zu jeweils 50 % finanziert wurden, zusätzlich eine Reserve von 25 % der Wagen. Diesbezügliche Normen oder Benchmarks lagen nicht vor, ebenso wenig war die Größenordnung der Reserve in den Übereinkommen vereinbart.

(2) Die Gesamtreserve der U-Bahn-Züge setzte sich aus den nicht in Betrieb befindlichen Wagen zusammen und ergab sich aus einer allgemeinen Reserve, den Fahrzeugen in Revision, den Fahrzeugen bei Reparaturen, den abgestellten Fahrzeugen, den Fahrzeugen mit Materialmangel und den Fahrzeugen in der Hauptwerkstätte.<sup>40</sup>

Die entsprechende Betriebsstatistik der Wiener Linien zeigte zwischen 2007 und 2014 eine leicht abnehmende Tendenz dieser Gesamtreserve. Aufgrund der Erfahrungswerte aus der Betriebsstatistik bzw. beschleunigter Reparaturen verfolgten die Wiener Linien das Ziel, bis zum Jahr 2017 eine Gesamtreserve von 17 % der Wagen zu erreichen.

In der Gesamtreserve waren auch neu hinzugekommene, aber noch nicht im Einsatz befindliche Wagen enthalten, sodass weder die 25 %-Reserve noch die angestrebte 17 %-Reserve schlüssig nachvollzogen werden konnte.

(3) Weitere U-Bahn-Züge, die darüber hinaus als Betriebsreserve dienten<sup>41</sup>, waren in dieser Gesamtreserve nicht enthalten. Zudem wurden von den zwischen 2009 und 2014 aus dem Anlagevermögen der Wiener Linien abgegangenen 13 U-Bahn-Zügen bis 2014 lediglich neun ersetzt.

## 20.2

Der RH bemängelte, dass der Bund und das Land Wien in den Vereinbarungen und Übereinkommen zum Wiener U-Bahn-Bau keine Definitionen der erforderlichen Reserven an U-Bahn-Wagen vereinbart hatten. Vor dem Hintergrund, dass jene U-Bahn-Züge, die als Betriebsreserve dienten, in der Gesamtreserve nicht enthalten waren und die Wiener Linien von 13 zwischen 2009 und 2014 aus dem Anlagevermögen abgegangenen U-Bahn-Zügen bis 2014 lediglich neun ersetzt hatten, erachtete der RH die bisherige Reservehaltung von 25 % der U-Bahn-Wagen als großzügig.

Er anerkannte die Bestrebungen der Wiener Linien, mit einer Reserve von 17 % der U-Bahn-Wagen das Auslangen zu finden. Er empfahl den Wiener Linien diesbezüglich, die interne Betriebsstatistik für U-Bahn-Fahrzeuge derart zu führen, dass der angestrebte Zielwert von 17 % der Reserve schlüssig kontrolliert werden kann.

Der RH erachtete es als wesentlich, dass eine Abgrenzung zwischen neu zu beschaffenden U-Bahn-Fahrzeugen (z.B. aufgrund von Streckenverlängerungen oder Neubauten) gegenüber betrieblich zu beschaffenden Fahrzeugen für den notwendigen Ersatz des bestehenden Fuhrparks klar erkennbar war, um das Mengengerüst für die 50:50-Finanzierung durch Bund und Stadt Wien eindeutig festzulegen.

<sup>40</sup> z.B. bei umfassenderen Reparaturen bzw. Überholungen

<sup>41</sup> in der Regel ein bis zwei Züge pro Linie

Der RH empfahl daher dem BMF, dem BMVIT und der Stadt Wien, für den Fall einer Einigung der Gebietskörperschaften über die Kostentragung weiterer Ausbauphasen der Wiener U-Bahn allfällig zu beschaffende Fahrzeugreserven vertraglich zu vereinbaren.

## 20.3

(1) Die Stadt Wien verwies auf ihre Stellungnahme zu **TZ 1**.

(2) Die Wiener Linien verwiesen auf ihre Stellungnahme zu **TZ 19**; die Fahrzeugreserve werde vom Auslauf berechnet. Auf den Linien U1 bis U4 werde jeweils ein Zug als Betriebsreserve dem Auslauf (Anzahl aller Züge, die für den Betrieb vorgesehen sind) zugerechnet, um bei einem etwaigen Fahrzeuggebrechen oder als Ersatzfahrzeug unverzüglich auf die Linie gehen zu können. Die Wiener Linien sicherten zu, den Vertragspartnern zur Entscheidungsfindung, zur Planung und zum Abschluss von Übereinkommen weiterer Vorhaben sowie für deren inhaltliche Ausgestaltung der Abwicklung zweckdienliche Daten und Informationen zur Verfügung zu stellen. Der Empfehlung zur Darstellung der Fahrzeugreserve werde nachgekommen. Die interne Statistik werde ergänzt. Mit der U1-Verlängerung im Jahr 2017 werde der Zielwert der Fahrzeugreserve in Höhe von 17 % angestrebt.

## Nachrüstungen

### 21.1

(1) Im Juni 2008 finanzierten die Wiener Linien den nachträglichen Einbau einer Videoüberwachung im U-Bahn-Betrieb der Züge der Linie U6 mit rd. 521.000 EUR aus dem von Bund und Stadt Wien zu je 50 % finanzierten Budget des U-Bahn-Neubaus. Die Wiener Linien begründeten dies u.a. damit, dass – nachdem die Erstanschaffung der Fahrzeuge der Linie U6 über den Bahn-Neubau bedeckt worden war – nunmehr auch die Fahrzeugkomponente Videoüberwachung aus dem U-Bahn-Neubau zu bedecken wäre.

(2) Die Wiener Linien finanzierten u.a. auch die Entwicklung und Projektierung eines Geräts zur Zugverbandssimulation auf der U6 mit rd. 269.000 EUR im Jahr 2009 aus dem von Bund und Stadt Wien getragenen Budget des U-Bahn-Neubaus. Sie begründeten dies ebenfalls u.a. damit, dass – nachdem bereits die Erstanschaffung der Fahrzeuge über den U-Bahn-Neubau bedeckt worden war – nunmehr auch das Gerät für die Simulation des Verbandsbetriebs aus dem U-Bahn-Neubau zu bedecken wäre.<sup>42</sup>

(3) Aus einer Umbuchungsliste der Wiener Linien entnahm der RH, dass diese in den Jahren von ca. 1986 bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung u.a. die weiteren, folgenden Maßnahmen aus dem Budget des U-Bahn-Neubaus, das mit Beiträgen des Bundes bzw. der Stadt Wien zu jeweils 50 % bedeckt war, finanzierten:

<sup>42</sup> Bauart („Typ T“) für die Verlängerung der Linie U6

- Adaptierung auf Mischbetrieb,
- Angleichung und Nachrüstung von Prototypen,
- Zusatzeinbauten, Nachrüstungen,
- Kupplungstausche,
- Nachinvestitionen und Angleichungsarbeiten,
- Speichererweiterungen,
- Nachrüstung von Klimaanlage und Motorkühler,
- Nachrüstung von Baugruppen ohne Zuordnung sowie
- diverse Um- und Einbauten.

Insgesamt beliefen sich die aktivierten Kosten dafür auf rd. 16,87 Mio. EUR.

## 21.2

Der RH kritisierte, dass die Wiener Linien aus dem – von Bund und Stadt Wien zu jeweils 50 % finanzierten – Budget des U-Bahn-Neubaus u.a. auch Ausgaben für Simulationen des Verbandsbetriebs bereits bestehender U-Bahn-Linien und den nachträglichen Einbau von Videoüberwachungen finanzierten.

Der RH kritisierte weiters, dass teilweise noch Jahrzehnte nach der Erstanschaffung von U-Bahn-Fahrzeugen wesentliche Maßnahmen, die der Adaptierung, Modernisierung und Instandhaltung bzw. Sanierung des Fahrparkmaterials dienen, aus dem Budget des U-Bahn-Neubaus finanziert wurden, dies zwischen 1986 und 2014 im Ausmaß von rd. 16,87 Mio. EUR.

Der RH empfahl daher dem BMF, dem BMVIT und der Stadt Wien, für den Fall einer Einigung der Gebietskörperschaften über die Kostentragung weiterer Ausbauphasen der Wiener U-Bahn bezüglich der Fahrzeuge eine Differenzierung in zu finanzierende Neuanschaffungen sowie Adaptierungs- und Modernisierungsinvestitionen vorzunehmen und eine zeitliche Limitierung der phasenbezogenen Zuordnung der – aus derartigen Nachrüstungen erwachsenden – Kosten zu vereinbaren.

## 21.3

(1) Die Stadt Wien verwies auf ihre Stellungnahme zu **TZ 1**.

(2) Die Wiener Linien teilten in ihrer Stellungnahme mit, dass durch die laufenden Erweiterungen des U-Bahn-Netzes auch Erweiterungen und Angleichungen des

bestehenden Wagenparks vorzunehmen gewesen seien, um u.a. die weitere Einsatzfähigkeit und Betriebsführung mit dem bestehenden Rollmaterial auf gleichem Niveau mit den neuen Fahrzeugen zu gewährleisten. Entsprechend dem Kausalitätsprinzip seien diese Arbeiten gegenüber dem Bund zur Verrechnung gelangt.

Es sei auch in diesem Bereich streng darauf geachtet worden, dass es sich um Erstinvestitionen handle, d.h. dass im Gegensatz dazu alle Instandsetzungs- und Erhaltungsmaßnahmen sowie Reinvestitionen in den Wagenpark allein aus dem Budget der Wiener Linien getragen würden. So sei z.B. die Umstellung des Wagenparks der U6-Stammstrecke (mit Bundesmitteln angeschafft) auf Niederflurwagen konsequenterweise ohne Bundesmittel vorgenommen worden (Zweit- bzw. Re-Investition).

## 21.4

Der RH verwies die Wiener Linien darauf, dass – im Gegensatz zu den genannten Beispielen – auf der U6 in den Jahren 1986 bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung Ausgaben für Simulationen des Verbandsbetriebs, für den Einbau von Videoüberwachungen sowie für Maßnahmen der Adaptierung, Modernisierung und Instandhaltung aus dem von Bund und Stadt Wien zu jeweils 50 % finanzierten Budget des U-Bahn-Neubaus bedeckt worden waren. Diese Vorgangsweisen seien weder klar definiert noch so vereinbart worden.

Umso mehr erachtete der RH die klare Trennung bzw. Definition für die mitzufinanzierenden Investitionen im Bereich des U-Bahn-Neubaus (u.a. **TZ 13**) sowie eine zeitliche Limitierung für zweckmäßig.

## Kontrolle

### Kontrollorganisation

#### 22.1

Die Wiener Linien erstellten zwischen 2007 und 2014 jährlich eine aktualisierte Kostenschätzung (Investitionsplan) der vertragsgegenständlichen U-Bahn-Projekte. Aus diesen auch an BMF, BMVIT und Stadt Wien übermittelten Investitionsplänen ging hervor, welche Finanzmittel für die jeweilige Ausbauphase auf Basis von Schätzkosten erforderlich waren.

Der RH wertete für die Jahre 2007 bis 2014 eine Aufstellung der Aufwandsposten und Belege im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau aus. Die Wiener Linien verbuchten die Investitionen für den U-Bahn-Bau einheitlich als Anlagevermögen. Die den Investitionen zugrunde liegenden Belege und die damit verbundenen Beschaffungen bzw. Vergaben waren dabei nachvollziehbar mit den Zahlungen verknüpft.

Die Summe dieser Investitionen stellte den jährlichen Rechnungsabschluss zum U-Bahn-Neubau dar, der an BMF, BMVIT und Stadt Wien übermittelt wurde.

Die Anzahl der in Betrieb befindlichen U-Bahn-Züge – nach Zugängen und Abgängen im Anlagevermögen – stimmte mit der von den Wiener Linien geführten Statistik der Fahrzeuge bzw. den jährlich erstellten Lageberichten – mit geringfügigen Abweichungen im Jahr 2010 – überein.<sup>43</sup>

**22.2** Der RH hielt positiv fest, dass die Organisation der Buchungen ebenso wie die sich daraus ergebenden Rechnungsabschlüsse zum U-Bahn-Neubau schlüssig und rechnerisch nachvollziehbar waren.

Die Buchungs- und Belegorganisation wäre nach Ansicht des RH ein taugliches Instrument für eine systematische, inhaltliche Kontrolle der Mittelverwendung (siehe Empfehlungen in **TZ 25**) durch die Gebietskörperschaften.

**23.1** (1) Die Wiener Linien erstellten regelmäßig Berichte über den Baufortschritt bzw. über den Stand des U-Bahn-Baus ebenso wie ziffernmäßige Quartalsberichte (Finanzberichte).

Das BMF hatte in einer Stellungnahme gegenüber dem RH<sup>44</sup> im Jahr 2011 festgehalten, die entsprechenden Berichte nicht nur dem BMF, sondern auch dem BMVIT zu übermitteln. Das BMVIT hatte diesbezüglich ergänzt, dass es die Berichte hinsichtlich der darin enthaltenen Aussagen auswerte.

(2) Die Wiener Linien erstellten den letzten Bericht über den Baufortschritt im 2. Quartal 2013 und den letzten Finanzbericht im 2. Quartal 2012. Gründe für das Unterbleiben nachfolgender Berichte waren nicht erkennbar. Entsprechende Rückfragen von BMVIT und BMF an die Wiener Linien waren nicht dokumentiert. Die verfügbaren Baufortschritts- bzw. Finanzberichte der Wiener Linien lagen im BMVIT und BMF nicht vollständig vor.<sup>45</sup>

**23.2** Der RH kritisierte die lückenhafte Berichtsdocumentation des BMF und BMVIT, insbesondere vor dem Hintergrund der im Zusammenhang mit der Gebarungsüber-

<sup>43</sup> Ein U-Bahn-Wagen war bereits im Jahr 2006 aus dem Stand genommen worden, weil er nicht mehr zur Personenbeförderung sondern als Ersatzteilspender verwendet wurde. Er wurde jedoch tatsächlich erst 2010 aus dem Anlagevermögen ausgeschieden. Ein weiterer U-Bahn-Wagen wurde als Museumsfahrzeug verwendet und daher nicht aus dem Anlagevermögen, aber aus der Statistik der Fahrzeuge ausgeschieden.

<sup>44</sup> im Bericht des RH, „Wiener Linien – 3. Ausbauphase U1 und U2; Follow-up-Überprüfung“, Reihe Bund 2012/1

<sup>45</sup> Dem Aktensystem des BMVIT war lediglich ein Quartalsbericht zum 4. Quartal 2010 zu entnehmen. Dem Aktensystem des BMF waren vier derartige Quartalsberichte sowie ein ziffernmäßiger Quartalsbericht des 1. Quartals 2010 zu entnehmen.

prüfung aus 2011 abgegebenen Stellungnahme des BMVIT betreffend eine regelmäßige Auswertung der Berichte.

Der RH empfahl dem BMF, dem BMVIT, der Stadt Wien sowie den Wiener Linien, im Rahmen des Lenkungsgremiums (siehe **TZ 26**) den tatsächlichen Bedarf an Berichten und den Modus eines regelmäßigen und für eine wirksame Kontrolle tauglichen Berichtswesens zum Wiener U–Bahn–Bau abzuklären und dies schriftlich festzulegen.

**23.3** Das BMVIT verwies auf seine Stellungnahme zu **TZ 14**.

Laut Stellungnahme des BMF sei die Bemängelung der lückenhaften Berichtsdocumentation aus seiner Sicht insoweit nicht nachvollziehbar, als sowohl Quartals– als auch Jahresabrechnungen auf ihre rechnerische Richtigkeit genau geprüft worden seien. Eine systematische inhaltliche Kontrolle auf Belegbasis könne jedoch nicht die Aufgabe des BMF sein.

Die Stadt Wien und die Wiener Linien verwiesen auf ihre Ausführungen zu **TZ 1**.

**23.4** Der RH stellte gegenüber dem BMF klar, dass er keine Belegprüfung empfohlen hatte. Er wies auf seine Prüfungsfeststellungen zu **TZ 24** und die Verantwortung des BMVIT für eine systematische inhaltliche administrative Mittelverwendungskontrolle hin. Dies wäre in den Verhandlungen zu einem weiteren U–Bahn–Ausbau zwischen Bund und Stadt Wien jedenfalls in geeigneter Weise festzulegen. Einen Überblick über den Abwicklungsstand einer Vereinbarung sollte sich jedenfalls auch das BMF sichern.

## Kontrollmaßnahmen

### Vertragliche Grundlagen

**24.1** (1) Schon auf Basis der bundes–verfassungsrechtlichen Grundlagen für das staatswirtschaftliche Handeln hatte der Bund seine Mittelverwendung und –aufbringung und somit auch seine Zuschuss– und Fördertätigkeit nach den Grundsätzen der Rechtmäßigkeit, Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit auszurichten sowie die Folgen derartiger Handlungen und Maßnahmen zu evaluieren.<sup>46</sup>

Bereits mit Bundesgesetz vom 30. Oktober 1970 hatte der Bund der Stadt Wien, gestützt auf § 12 Abs. 2 F–VG 1948, einen zweckgebundenen Zuschuss von

<sup>46</sup> Art. 126b Abs. 5 B–VG sowie § 6 BHG 2013

2,4 Mrd. ATS zur Förderung der Errichtung eines innerstädtischen U–Bahn–Netzes gewährt (1. Ausbauphase der Wiener U–Bahn).<sup>47</sup>

Die Leistung des Bundes bezüglich des U–Bahn–Baus war dabei an den ausdrücklichen Vorbehalt geknüpft, dass weder aus dem Titel der Preissteigerung noch aus dem der Projektänderung weitere Ansprüche gegen den Bund geltend gemacht werden konnten.

Der Bund behielt sich gemäß § 13 F–VG 1948 das Recht vor, die Einhaltung der im Gesetz vorgegebenen Bedingungen, insbesondere die widmungsgemäße Verwendung der gewährten Bundesmittel, zu kontrollieren.<sup>48</sup>

(2) Der Bund verzichtete jedoch in der Folge darauf, Mechanismen für die Kontrolle der Verwendung seines Beitrags an die Stadt Wien zum U–Bahn–Bau vorzusehen.

Die Vereinbarung gemäß Art. 15a B–VG sah keine Bezugnahme auf § 13 F–VG 1948 vor.

In weiterer Folge wurden die Finanzzuweisungen des Bundes an die Stadt Wien privatrechtlich und ohne gesetzliche Regelung vereinbart (siehe **TZ 3** und **TZ 4**). Alle privatrechtlichen Übereinkommen zur Wiener U–Bahn–Finanzierung seit 1979 bis zum Side Letter aus dem Jahr 2015 sahen dabei keine Bedingungen für eine zumindest mögliche Prüfung der Mittelverwendung vor.

Die Übereinkommen enthielten auch keine Regelungen darüber, wie und unter welchen Rahmenbedingungen (z.B. Verzugszinsen) allenfalls zu Unrecht bezogene Beitragsleistungen zurückgefordert werden könnten.

## 24.2

Der RH kritisierte, dass der Bund und das Land Wien in den privatrechtlichen Übereinkommen zur Wiener U–Bahn–Finanzierung seit 1979 bis zum Side Letter aus 2015 keine Bedingungen vorgesehen hatten, die mit der Zuschussleistung zum verfolgten Zweck des U–Bahn–Baus verknüpft waren. Ebenso wenig bestanden Regelungen darüber, wie eine Prüfung der Mittelverwendung im Rahmen der administrativen Abwicklung der Beitragsleistung durch den Bund stattzufinden hätte, obwohl eine solche aufgrund der Bundesverfassung und des BHG geboten wäre.

<sup>47</sup> Derartige Zuschüsse waren durch Gesetze näher zu regeln; die Gewährung von Bedarfszuweisungen und von Zweckzuschüssen konnte an Bedingungen geknüpft werden, die dem Haushaltsgleichgewicht der empfangenden Gebietskörperschaft oder dem mit dem Zuschuss verfolgten Zweck dienen. Die gewährende Gebietskörperschaft konnte sich das Recht vorbehalten, die Einhaltung dieser Bedingungen durch ihre Organe wahrnehmen zu lassen (§ 13 F–VG 1948).

<sup>48</sup> Regelungen für den Fall, dass eine nicht widmungsgemäße Verwendung einen Anspruch auf Rückforderung von gewährten Mitteln begründen würde, waren in der damaligen bundesgesetzlichen Regelung (Bundesgesetz vom 30. Oktober 1970) nicht vorgesehen.



Der RH kritisierte ferner, dass die Vereinbarungen bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung keine Regelungen darüber enthielten, wie und unter welchen Bedingungen allenfalls zu Unrecht bezogene Leistungen zurückgefordert werden konnten.

Der RH empfahl daher dem BMVIT, im Einvernehmen mit dem BMF und der Stadt Wien für den Fall einer Einigung der Gebietskörperschaften über die Kostentragung weiterer Ausbauphasen der Wiener U–Bahn eine Prüfung der Mittelverwendung auf der Grundlage einer Beschreibung der tatsächlich geförderten Leistungen zu vereinbaren sowie eine Regelung für die Rückforderung allenfalls zu Unrecht bezogener Beitragsleistungen vorzusehen.

**24.3** (1) Das BMVIT sicherte in seiner Stellungnahme zu, die Empfehlungen im Rahmen eines Zweckzuschussgesetzes oder einer Vereinbarung gemäß Artikel 15a B–VG umzusetzen.

(2) Das BMF teilte in seiner Stellungnahme mit, dass die systematische inhaltliche Kontrolle aus seiner Sicht nicht in seine Zuständigkeit falle. Die genaue Festlegung zu den Kontrollfunktionen wäre in einer neuen Rechtsgrundlage vorzusehen, ebenso wie eine Regelung für die Rückforderung allenfalls zu Unrecht bezogener Beitragsleistungen.

(3) Die Stadt Wien und die Wiener Linien verwiesen ihrerseits auf ihre Stellungnahmen zu **TZ 1**.

**24.4** Der RH hielt gegenüber dem BMVIT und dem BMF fest, dass die inhaltliche Kontrolle der Mittelverwendung für den U–Bahn–Ausbau in die Verantwortung des fachlich zuständigen Bundesministeriums BMVIT fiel. Er stellte zudem klar, dass für die Schaffung einer verfassungskonformen Rechtsgrundlage für die administrative Mittelverwendungskontrolle beim U–Bahn–Ausbau keine Wahlfreiheit bestand, sondern diese jedenfalls zu erfolgen hätte, ungeachtet dessen, ob einem Bundesgesetz eine Art. 15a–B–VG–Vereinbarung vorgeschaltet würde oder nicht.

## Kontrolle der Mittelverwendung

**25.1** (1) Die Kontrollen des BMF bezogen sich in der Regel auf eine Überprüfung der vom Land Wien bzw. den Wiener Linien übermittelten Investitionspläne bzw. Rechnungsabschlüsse. Die Stadt Wien nahm ihre Prüfungen aufgrund der von den Wiener Linien vorgelegten monatlichen Abrechnungen sowie der jeweiligen Jahresabrechnung vor. Vertiefte Kontrollen der Buchungen der Wiener Linien, insbesondere der Investitionen für nicht direkt der U–Bahn zuzurechnende Anlagen, nahmen BMF und BMVIT nicht vor.

(2) Bereits im Juli 2003 hatte der damalige Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie<sup>49</sup> gegenüber dem Bundesminister für Finanzen<sup>50</sup> bemängelt, dass das BMVIT lediglich kontoführende Stelle für die an das Land Wien zu überweisenden Beträge sei und diese ohne Prüfung der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Angemessenheit erfolgten.<sup>51</sup> Im Übereinkommen für die 4. Ausbauphase der Wiener U–Bahn aus dem Jahr 2007 unterblieben neuerlich Festlegungen hinsichtlich einer genaueren Kontrolle der Finanzmittelverwendung.

(3) Der RH hatte dem BMF und dem BMVIT im Rahmen einer Gebarungsüberprüfung im Jahr 2009 empfohlen, die Geldmittelverwendung für die Infrastruktur bei der Stadt Wien zu kontrollieren.<sup>52</sup> Im Jahr 2010 hatte das BMVIT in seiner Stellungnahme diesbezüglich mitgeteilt, dass es dazu außerstande sei. Zudem hielt das BMVIT eine Mittelverwendungskontrolle aufgrund des finanzausgleichsähnlichen Charakters des Bundesbeitrags zum Wiener U–Bahn–Bau für entbehrlich.

BMF und BMVIT hatten im Stellungnahmeverfahren zudem darauf verwiesen, dass der RH und Kontrollinstitutionen des Landes Wien den U–Bahn–Bau prüften und so eine zusätzliche Kontrolltätigkeit des BMVIT wegen der Doppelgleisigkeit nicht argumentierbar sei.

(4) Weder der Wiener Stadtrechnungshof noch die für die Wiener Linien zuständige Konzernrevision der Wiener Stadtwerke hatten seit dem Jahr 2007 Prüfungen und Kontrollen von Investitionen in den U–Bahn–Bau und der entsprechenden Mittelverwendung bei den im Eigentum der Stadt Wien stehenden und durch den ÖPNV–Vertrag geförderten Wiener Linien durchgeführt.

(5) Ungeachtet dieser Stellungnahmen fanden zwischen dem BMF, dem BMVIT und der Geschäftsführung der Wiener Linien Gespräche über die Installierung eines Gremiums zur Abklärung der geplanten Investitionen statt.<sup>53</sup> Vor diesem Hintergrund vereinbarten Bund und Stadt Wien im Jänner 2013, ein Gremium aus Vertretern des BMF, des BMVIT, der Stadt Wien und der Wiener Linien (Lenkungsgremium) zu institutionalisieren, sowie die Vertiefung des Mittelverwendungscontrollings.

## 25.2

Der RH kritisierte, dass der Bund und das Land Wien in sämtlichen Übereinkommen der Jahre 1979 bis 2007 zur Finanzierung des U–Bahn–Baus in Wien keine Vorge-

<sup>49</sup> Hubert Gorbach

<sup>50</sup> Mag. Karl–Heinz Grasser

<sup>51</sup> Dem darauffolgenden Ersuchen des BMF, mit entsprechenden Vorschlägen an die Fachabteilung des BMF heranzutreten, war das BMVIT in der Folge jedoch nicht nachgekommen (siehe auch Bericht des RH „Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien“, Reihe Bund 2010/6).

<sup>52</sup> Bericht des RH „Wiener Linien – 3. Ausbauphase U1 und U2“, Reihe Bund 2009/12

<sup>53</sup> Bericht des RH „Wiener Linien – 3. Ausbauphase U1 und U2; Follow–up–Überprüfung“, Reihe Bund 2012/1

hensweise für die Kontrolle der Vertragspartner hinsichtlich der verwendeten Mittel vorgesehen hatten. Er bemängelte zudem, dass aufgrund der fehlenden vertieften inhaltlichen Kontrolle der Buchungen Investitionen für nicht direkt der U–Bahn zuzurechnende Anlagen vorgenommen werden konnten und detailliertere sowie ausführliche Regelungen für die Kostentragung des U–Bahn–Neubaus fehlten.

Er hielt weiters kritisch fest, dass Bund und Land Wien die Einrichtung eines Lenkungsgremiums sowie die Vertiefung des Mittelverwendungscontrollings erst im Jänner 2013 beschlossen bzw. auf die externe öffentliche Finanzkontrolle verwiesen.

Der RH wies gegenüber dem BMF und dem BMVIT darauf hin, dass die externe öffentliche Finanzkontrolle im Bereich des Landes Wien und des Bundes bzw. für den Gesamtstaat das Erfordernis einer administrativen Mittelverwendungskontrolle keinesfalls ersetzt, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Kontrollinstitutionen der Stadt Wien bzw. die zuständige Konzernrevision derartige Prüfungen bei den Wiener Linien nicht durchführten, die Stadt Wien zudem Unternehmenseigentümerin war und die Wiener Linien auch auf Basis des ÖPNV–Vertrags förderte.

Bezüglich der Doppelgleisigkeit hielt der RH fest, dass die laufende Mittelverwendungskontrolle verwaltungsintern prozessgebunden erfolgt, die externe öffentliche Finanzkontrolle hingegen risikoorientierten, prozessungebundenen Charakter aufweist. Vielmehr ist die Funktionstüchtigkeit und Zuverlässigkeit der Mittelverwendungskontrolle selbst Prüfungsgegenstand der externen öffentlichen Finanzkontrolle. Somit war eine Doppelgleisigkeit nicht gegeben.

Der RH empfahl daher dem BMVIT, im Einvernehmen mit dem BMF und den Wiener Linien im Rahmen des Lenkungsgremiums eine effiziente und effektive Mittelverwendungskontrolle durch den Bund sicherzustellen.

## 25.3

Das BMVIT verwies auf seine Stellungnahme zu **TZ 5**. Das BMF verwies auf seine Stellungnahme zu **TZ 24**. Die Stadt Wien und die Wiener Linien verwiesen ihrerseits auf ihre Stellungnahmen zu **TZ 1**.

## Lenkungsgremium

### 26.1

Nachdem der Bund und die Stadt Wien im Jänner 2013 vereinbart<sup>54</sup> hatten, ein Lenkungsgremium zu institutionalisieren (siehe **TZ 25**), verständigten sich die Vertragspartner darüber hinaus darauf, die Treffen des Lenkungsgremiums zumindest einmal jährlich einzurichten, weil insbesondere zu Fragen der Abgrenzungen hinsichtlich Betriebs– und Erhaltungsaufwendungen, der Finanzierung des Wagenma-

<sup>54</sup> Dies erfolgte im „Side Letter“ vom 22. Jänner 2013 zum Übereinkommen zwischen dem Bund und dem Land Wien vom 12. Juli 2007 über die 4. Ausbauphase der Wiener U–Bahn.

terials, der Wartungsleistungen sowie hinsichtlich Investitionen im Bestandsnetz weiterhin Auffassungsunterschiede zwischen dem Bund und der Stadt Wien bestanden.

Am 4. Dezember 2013 fand ein erstes diesbezügliches Gespräch zwischen Bund, Stadt Wien und Wiener Linien statt. Die erste und bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung einzige protokollierte Sitzung des Lenkungsremiums fand am 26. Mai 2014 statt. In dieser Sitzung wurden, neben dem Problem der Wartungs- und Fahrzeugkosten, auch Planungen für eine neue U-Bahn-Linie sowie weitere Ausbauphasen besprochen. Das BMVIT merkte zudem an, dass aus seiner Sicht keine eindeutige bzw. durchgängige Regelung zur Finanzierung des Wagenmaterials in den Verträgen bestand. Weder der Bund noch das Land Wien hatten in diesem Gremium gemeinsame Regelungen oder Vorgehensweisen zu offenen Fragen der Abgrenzungen zu Betriebs- und Erhaltungsaufwendungen, der Finanzierung des Wagenmaterials, der Wartungsleistungen sowie zu Investitionen im Bestandsnetz vereinbart.

## 26.2

Der RH merkte kritisch an, dass seit Jänner 2013 bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung im Oktober 2015 nur eine Sitzung des Lenkungsremiums protokolliert war, obwohl der Bund und das Land Wien ein zumindest jährliches Treffen sowie eine Institutionalisierung vereinbart hatten. Auch hatten weder der Bund noch das Land Wien in diesem Gremium gemeinsame Regelungen oder Vorgehensweisen zu offenen Fragen der Abgrenzungen zu Betriebs- und Erhaltungsaufwendungen, der Finanzierung des Wagenmaterials, der Wartungsleistungen sowie zu Investitionen im Bestandsnetz vereinbart.

Der RH empfahl dem BMF, dem BMVIT, der Stadt Wien sowie den Wiener Linien, in der für die Lösung der offenen Sachfragen erforderlichen Frequenz, zumindest aber einmal jährlich, (eine) Sitzung(en) des Lenkungsremiums abzuhalten sowie eine ordnungsgemäße Dokumentation bzw. Protokollierung sicherzustellen. Offene Fragen der Abgrenzungen zwischen Betriebs- und Erhaltungsaufwendungen, zur Finanzierung des Wagenmaterials, zu Wartungsleistungen sowie zu Investitionen im Bestandsnetz wären im Lenkungsremium zu klären und diesbezügliche Maßnahmen schriftlich festzulegen.

## 26.3

(1) Laut Stellungnahme des BMVIT sei die Empfehlung umgesetzt. Im Jahr 2016 sei am 17. Juni bereits eine Sitzung des Lenkungsremiums abgehalten worden. Die nächste Sitzung des Lenkungsremiums sei für September 2016 vorgesehen.

(2) Die Stadt Wien und die Wiener Linien verwiesen auf ihre Stellungnahmen zu **TZ 1**.

## Rückabwicklungen

### 27.1

Der RH hatte im Jahr 2009 kritisiert, dass die Wiener Linien unter dem Titel „Anschaffung bzw. Herstellung von Vermögensgegenständen“ u.a. auch laufende Aufwendungen des Betriebs und der Erhaltung in Höhe von rd. 6,18 Mio. EUR verrechnet hatten.<sup>55</sup> Die Empfehlung des RH an den Bund war dahingehend gerichtet, künftige Betriebs- und Erhaltungsaufwendungen nicht aus den von Bund und Stadt Wien zu je 50 % geleisteten Beiträgen für die Verkehrsinfrastruktur des U-Bahn-Neubaus zu finanzieren und die bereits erfolgte Zahlung in Höhe von rd. 3,09 Mio. EUR rückabzuwickeln.

Im Rahmen der gegenständlichen Gebarungüberprüfung stellte der RH folgende Entwicklung fest:

- Mittels Schreibens an den Finanzdirektor des Amtes der Wiener Landesregierung vom 28. Oktober 2010 forderte das BMVIT die Stadt Wien zur Rückzahlung des Bundesanteils in Höhe von 3,09 Mio. EUR auf.
- Im Antwortschreiben des Finanzdirektors vom 19. Jänner 2011 verweigerte die Stadt Wien die Rückabwicklung, weil diesbezüglich die Kosten eines funktionierenden „Gesamt-Anlagesystems“ wesentlich seien, das nicht nur für die unmittelbare Betriebsführung notwendige Leistungen umfasse.
- Im Mai 2012 bestand das BMVIT weiterhin auf einer Rückzahlung der aufgezeigten Aufwendungen von 3,09 Mio. EUR, während die Wiener Linien ihrerseits aufgrund von Baukostenzuschüssen, die diese u.a. von Mietern bzw. Pächtern in errichteten Stationsgebäuden eingehoben hatten, dem Bund einen Betrag von rd. 800.000 EUR als Refundierung anboten.
- Im Dezember 2012 wies das BMVIT die zum damaligen Zeitpunkt noch in Verhandlung stehenden 3,09 Mio. EUR dem zu institutionalisierenden Lenkungsgremium zur Behandlung zu. Das BMVIT sah es als wesentliche Aufgabe dieses Lenkungsgremiums an, hinsichtlich des strittigen Betrags ehestmöglich einen Konsens herbeizuführen.

<sup>55</sup> Bericht des RH, „Wiener Linien – 3. Ausbauphase U1 und U2“, Reihe Bund 2009/12: Dadurch waren – aufgrund des zwischen Bund und Stadt Wien für die 3. Ausbauphase vereinbarten Kostenteilungsschlüssels 50:50 – dem Bund vermeidbare Mehrkosten in Höhe von rd. 3,09 Mio. EUR entstanden.

- Ein Konsens oder eine Rückabwicklung des strittigen Betrags war in der (einzigen protokollierten) Sitzung des Lenkungsremiums vom 26. Mai 2014 nicht protokolliert und nach Auskunft des BMF gegenüber dem RH auch nicht erwirkt worden.

## 27.2

Der RH wies kritisch darauf hin, dass der Bund bereits seit dem Jahr 2009 erfolglos versucht hatte, strittige Zahlungen in Höhe von rd. 3,09 Mio. EUR rückabzuwickeln, um Betriebs– und Erhaltungsaufwendungen nicht aus seinen Beiträgen für die Verkehrsinfrastruktur zu finanzieren. Er kritisierte, dass im Lenkungsremium, dessen wesentliche Aufgabe es u.a. war, hinsichtlich des zwischen Bund und Land Wien seit 2009 strittigen Betrags in Höhe von 3,09 Mio. EUR ehestmöglich einen Konsens herbeizuführen, im überprüften Zeitraum weder ein Konsens noch eine Rückabwicklung dieser Zahlung erreicht werden konnte.

Der RH verwies auf seine Empfehlungen in **TZ 26**. Darüber hinaus empfahl er dem BMF und dem BMVIT, die Frage des strittigen Betrags des Bundes in Höhe von 3,09 Mio. EUR in allfällige Verhandlungen über eine Vereinbarung einer weiteren, 5. Ausbauphase der Wiener U–Bahn miteinzubeziehen.

## 27.3

(1) Laut Stellungnahme des BMVIT sei die Frage des strittigen Betrags bereits mit der Stadt Wien geklärt und im Verhandlungsergebnis vom Juni 2016 dokumentiert worden. Bezüglich der Ersatzteile, die für die Erlangung der Betriebsbewilligung erforderlich seien und in der Bilanz aktiviert würden, werde die Ansicht der Wiener Linien sowie der Stadt Wien geteilt und die Ausgaben hierfür als Investitionen angesehen. Die übrigen Ausgaben würden nicht als Investitionen qualifiziert. Von den 3,09 Mio. EUR Bundeszuschuss würden daher 3,04 Mio. EUR rückerstattet. Die Abwicklung sei im Laufen.

(2) Das BMF informierte in seiner Stellungnahme, dass zur Rückabwicklung der 3,09 Mio. EUR für Garantiezahlungen seitens des BMVIT im Rahmen der gegenständlichen Gebarungsüberprüfung eine endgültige Einigung in Aussicht gestellt worden sei.

(3) Die Stadt Wien und die Wiener Linien verwiesen auf ihre Stellungnahmen zu **TZ 1**.

## Schlussempfehlungen

**28** Zusammenfassend hob der RH nachfolgende Empfehlungen hervor:

### BMF, BMVIT und Stadt Wien

- (1) Auf der Grundlage von § 2 F-VG 1948 wären privatrechtliche Übereinkommen über die Kostentragung bei Infrastrukturprojekten zwischen Gebietskörperschaften erst dann abzuschließen, wenn mit den notwendigen Vereinbarungen gemäß Art. 15a B-VG bzw. der Schaffung gesetzlicher Grundlagen die rechtlichen Voraussetzungen für derartige privatrechtliche Übereinkommen gegeben sind. **(TZ 3, TZ 4)**

Für den Fall einer Einigung der Gebietskörperschaften über die Kostentragung weiterer Ausbauphasen der Wiener U-Bahn wären die nachfolgenden Empfehlungen umzusetzen:

- (2) Es wäre eine allfällige, auf neue Projekte bezogene, Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG entsprechend umzusetzen. **(TZ 4)**
- (3) Es wäre eine nach grundlegenden Positionen aufgegliederte Kostenschätzung (Grundeinlösekosten, Planungskosten, Baukosten, Wagenbaukosten, Unvorhergesehenes usw.) in den Übereinkommen vorzusehen. **(TZ 5)**
- (4) Es wäre eine zeitliche Limitierung der Kostenzuordnung in Übereinkommen zum U-Bahn-Bau vorzusehen. **(TZ 6)**
- (5) Es wären klare Definitionen für die mitzufinanzierenden Investitionen im Bereich des Neubaus, der baulichen Erhaltung des Bestands (Ersatzinvestitionen) sowie für nicht direkt der U-Bahn zuzurechnende Anlagen vertraglich zu vereinbaren. **(TZ 13)**
- (6) Es wären der Fahrzeugbedarf und die Intervalle der Zugfolgen in den Übereinkommen zu regeln. **(TZ 19)**
- (7) Es wären allfällig zu beschaffende Fahrzeugreserven vertraglich zu vereinbaren. **(TZ 20)**
- (8) Es wäre bezüglich der Fahrzeuge eine Differenzierung in zu finanzierende Neuschaffungen sowie Adaptierungs- und Modernisierungsinvestitionen vorzunehmen und eine zeitliche Limitierung der phasenbezogenen Zuordnung der – aus derartigen Nachrüstungen erwachsenden – Kosten zu vereinbaren. **(TZ 21)**

- (9) Es wäre eine Prüfung der Mittelverwendung auf der Grundlage einer Beschreibung der tatsächlich geförderten Leistungen zu vereinbaren sowie eine Regelung für die Rückforderung allenfalls zu Unrecht bezogener Beitragsleistungen vorzusehen. (TZ 24)

## **BMF, BMVIT, Stadt Wien und WIENER LINIEN GmbH & Co KG**

- (10) Im Rahmen des Lenkungsgremiums wäre ein abgestimmter Umfang der gegenwärtig aus dem Budget des U-Bahn-Neubaus – im Wege der zwischen Bund und Stadt Wien geteilten Kostentragung – mitfinanzierten baulichen Erhaltung der U-Bahn-Infrastruktur zu vereinbaren. (TZ 14)
- (11) Im Rahmen des Lenkungsgremiums wären Regelungen im Sinne der Kostenvahrheit für Adaptionen an der bestehenden Strecke vorzusehen, um sicherzustellen, dass nicht sämtliche Ertüchtigungs- und Adaptionskosten aus dem Budget des U-Bahn-Neubaus finanziert werden. (TZ 15)
- (12) Die Einnahmen aus allfälligen Baukostenbeiträgen wären gesamthaft zu ermitteln und über die Rückerstattung bzw. Anrechnung dieser Baukostenbeiträge wäre eine einvernehmliche Vorgangsweise zu vereinbaren. (TZ 16)
- (13) Über die Rückerstattung bzw. Anrechnung der für das Verkehrsmuseum verrechneten Kosten wäre eine einvernehmliche Vorgangsweise zu vereinbaren. (TZ 17)
- (14) Im Rahmen des Lenkungsgremiums wäre ein Einvernehmen über die Vorgangsweise bezüglich der Kostentragung für Eröffnungsfeierlichkeiten herzustellen. (TZ 18)
- (15) Es wären der tatsächliche Bedarf an Berichten und der Modus eines regelmäßigen und für eine wirksame Kontrolle tauglichen Berichtswesens zum Wiener U-Bahn-Bau abzuklären und dies schriftlich festzulegen. (TZ 23)
- (16) Es wäre im Rahmen des Lenkungsgremiums eine effiziente und effektive Mittelverwendungskontrolle durch den Bund sicherzustellen. (TZ 25)
- (17) Es wäre in der für die Lösung der offenen Sachfragen erforderlichen Frequenz, zumindest aber einmal jährlich, (eine) Sitzung(en) des Lenkungsgremiums abzuhalten sowie eine ordnungsgemäße Dokumentation bzw. Protokollierung sicherzustellen. Offene Fragen der Abgrenzungen zwischen Betriebs- und Erhaltungsaufwendungen, zur Finanzierung des Wagenmaterials, zu Wartungsleistungen sowie zu Investitionen im Bestandsnetz wären



im Lenkungsgremium zu klären und diesbezügliche Maßnahmen schriftlich festzulegen. (TZ 26)

## BMF und BMVIT

- (18) Es wären – im Sinne der Transparenz und Budgetwahrheit der UG 41 –, Vorsorge für eine erhöhte Ausnutzung des Vorfinanzierungsrahmens des Bundes am Wiener U-Bahn-Bau zu treffen bzw. realistische Jahresraten festzulegen, die sich sowohl an den tatsächlichen Investitionskosten als auch an den zu erwartenden Finanzierungsbedingungen orientierten. (TZ 9)
- (19) Analog zur Vorgehensweise bei der Verbuchung der Zahlungen an die ÖBB gemäß Bundesbahngesetz wären die nicht fälligen Verbindlichkeiten in der Höhe des ausgenützten Vorfinanzierungsrahmens für bereits getätigte Investitionen im U-Bahn-Neubau im Bundesrechnungsabschluss auszuweisen und periodisch fortzuschreiben. Dies betrifft auch die nicht fälligen Verpflichtungen in der Höhe des offenen Restbetrags der Gesamtfinanzierungszusage des Bundes gemäß dem Übereinkommen von 2007. (TZ 11)
- (20) Die Frage des strittigen Betrags des Bundes in Höhe von 3,09 Mio. EUR wäre in allfällige Verhandlungen über eine Vereinbarung einer weiteren, 5. Ausbauphase der Wiener U-Bahn miteinzubeziehen. (TZ 27)

## Stadt Wien

- (21) Spiegelbildlich zu der dem BMVIT und dem BMF empfohlenen Vorgangsweise für die Darstellung von Verbindlichkeiten und Verpflichtungen wären die nicht fälligen Verwaltungsforderungen in der Höhe des ausgenützten Vorfinanzierungsrahmens für bereits getätigte Investitionen im U-Bahn-Neubau auszuweisen und periodisch fortzuschreiben. Dies betrifft auch die nicht fälligen Verwaltungsforderungen in der Höhe des offenen Restbetrags der Gesamtfinanzierungszusage des Bundes gemäß dem Übereinkommen von 2007. (TZ 12)

## WIENER LINIEN GmbH & Co KG

- (22) Die interne Betriebsstatistik für U-Bahn-Fahrzeuge wäre derart zu führen, dass der angestrebte Zielwert von 17 % der Reserve schlüssig kontrolliert werden kann. (TZ 20)

## Anhang

### Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger

Anmerkung: Im Amt befindliche Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger in **Fettdruck**

#### WIENER LINIEN GmbH & Co KG vertreten durch die WIENER LINIEN GmbH

##### Aufsichtsrat

###### Vorsitz

Dr. Felix Joklik	(31. Juli 2003 – 13. März 2008)
Dr. Josef Kramhöller	(13. März 2008 – 29. Juli 2010)
Mag. Karin Ramser	(22. September 2011 – 12. September 2012)
<b>Mag. Ulrike Huemer</b>	seit 6. Dezember 2012

###### Stellvertretung

Dr. Peter Pollak MBA	(13. März 2008 – 29. Juli 2010)
Dipl. Ing. Eduard Winter	(22. September 2011 – 5. November 2011)
<b>Mag. Karl Pauer</b>	seit 5. November 2011

##### Geschäftsführung

Mag. Walter Andrie	(1. April 1999 – 22. Oktober 2011)
Dipl. Ing. Dr. Michael Lichtenegger	(1. März 2004 – 1. September 2011)
<b>Dipl. Ing. Eduard Winter</b>	seit 24. August 2011
<b>Mag. Alexandra Reinagl</b>	seit 12. September 2011
<b>Dipl. Ing. Günter Steinbauer</b>	seit 1. Oktober 2001

Wien, im Jänner 2017

Die Präsidentin:

Dr. Margit Kraker

# Bericht des Rechnungshofes

U-Bahn in Wien – Ausbaupakete

---

