

Bericht des Rechnungshofes

Erschließung Seestadt Aspern

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Tabellen- und Abbildungsverzeichnis _____ | 88 |
| Abkürzungsverzeichnis _____ | 90 |
| Glossar _____ | 92 |

Wien**Wirkungsbereich der Bundeshauptstadt Wien**

Erschließung Seestadt Aspern

| | |
|-------------------|----|
| KURZFASSUNG _____ | 93 |
|-------------------|----|

| | |
|--------------------------------------|-----|
| Prüfungsablauf und -gegenstand _____ | 102 |
|--------------------------------------|-----|

| | |
|-----------------------------------|-----|
| Allgemeines und Chronologie _____ | 103 |
|-----------------------------------|-----|

| | |
|---------------|-----|
| Planung _____ | 106 |
|---------------|-----|

| | |
|---|-----|
| Organisation und Aufgabenverteilung _____ | 109 |
|---|-----|

| | |
|---|-----|
| Ver- und Entsorgungsinfrastruktur _____ | 124 |
|---|-----|

| | |
|---|-----|
| Aufgabenverteilung und Zusammenarbeit hinsichtlich der technischen Infrastruktur _____ | 129 |
|---|-----|

| | |
|--------------------------------|-----|
| Geothermiezentrum Aspern _____ | 133 |
|--------------------------------|-----|

| | |
|---------------|-----|
| Verkehr _____ | 138 |
|---------------|-----|

| | |
|-----------------------|-----|
| Kostenüberblick _____ | 157 |
|-----------------------|-----|

| | |
|----------------------|-----|
| Liegenschaften _____ | 159 |
|----------------------|-----|

| | |
|--|-----|
| Übersicht aktuelle Eigentumsverhältnisse _____ | 165 |
|--|-----|

| | |
|---------------------------|-----|
| Schlussempfehlungen _____ | 172 |
|---------------------------|-----|

ANHANG

| | |
|---|-----|
| Entscheidungsträger der überprüften Unternehmen _____ | 175 |
|---|-----|

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

| | | |
|---------------|--|-----|
| Tabelle 1: | Chronologische Projektmeilensteine _____ | 104 |
| Abbildung 1: | Übersichtsplan Seestadt Aspern _____ | 105 |
| Abbildung 2: | Organigramm Aufbauorganisation Seestadt Aspern _____ | 110 |
| Abbildung 3: | Programm Seestadt Aspern / Projektleiterin _____ | 114 |
| Abbildung 4: | Beteiligungsverhältnisse an der Wien 3420 Aspern; Stand 1. Juli 2009 _____ | 118 |
| Abbildung 5: | Beteiligungsverhältnisse an der Wien 3420 Aspern; Stand 1. Juli 2013 _____ | 120 |
| Tabelle 2: | Kostenzusammenstellungen der Wirtschaftlichkeits- besprechungen _____ | 126 |
| Abbildung 6: | Übersichtsplan Verkehrsinfrastruktur Seestadt Aspern _____ | 139 |
| Tabelle 3: | Gegenüberstellung Modal Split Aufteilung _____ | 140 |
| Abbildung 7: | Öffentlicher Verkehr in der Seestadt Aspern, Stand 2012 _____ | 142 |
| Abbildung 8: | Streckengrafik S 1, ASt Heidjöchl bis Knoten Raasdorf _____ | 151 |
| Abbildung 9: | Streckengrafik S 1 _____ | 152 |
| Tabelle 4: | Prognostizierte Verkehrsaufkommen Gesamtverkehr DTVw (Anzahl Kfz/24h) Prognose 2025 _____ | 155 |
| Abbildung 10: | Eigentums- und Rechtsverhältnisse vor Projektbeginn, Stand 4. November 2003 _____ | 160 |
| Tabelle 5: | Eigentumsverhältnisse vor Beschluss des Masterplans 2007 _____ | 161 |

| | |
|---|-----|
| Abbildung 11: Begutachtete Lage und Bauplatzstruktur im Süden der Seestadt Aspern aus dem im Jahr 2008 beauftragten Gutachten | 163 |
| Abbildung 12: Eigentums- und Rechtsverhältnisse, Stand Juli 2013 | 166 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|-------------------|---|
| A 23 | A 23 Autobahn Südosttangente Wien |
| Abs. | Absatz |
| Art. | Artikel |
| ASFINAG | Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft |
| ASt | Anschlussstelle |
| B 3 | Donau Straße |
| B-VG | Bundes-Verfassungsgesetz |
| BGBI. | Bundesgesetzblatt |
| BIG | Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. |
| BMVIT | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie |
| BMWFJ | Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend |
| BStG 1971 bzw. | Bundesstraßengesetz 1971 beziehungsweise |
| d.h. | das heißt |
| DTVw | durchschnittlicher täglicher Verkehr werktags |
| etc. | et cetera |
| EUR | Euro |
| exkl. | exklusive |
| Fernwärme Wien | Fernwärme Wien Ges.m.b.H. |
| GmbH | Gesellschaft mit beschränkter Haftung |
| h | Stunde(n) |
| ha | Hektar |
| inkl. | inklusive |
| Kfz | Kraftfahrzeug(e) |
| lt. | laut |
| MA | Magistratsabteilung |
| Mio. | Million(en) |
| MIV | Motorisierter Individualverkehr |

| | |
|-------------------------|--|
| NMV | Nicht motorisierter Verkehr |
| o.a. | oben angeführt |
| ÖA | Öffentlichkeitsarbeit |
| ÖBB | ÖBB-Infrastruktur AG |
| ÖV | Öffentlicher Verkehr |
| rd. | rund |
| RH | Rechnungshof |
| S-Bahn | Schnellbahn |
| S 1 | S 1 Wiener Außenring Schnellstraße |
| TZ | Textzahl(en) |
| u. | und |
| u.a. | unter anderem |
| U-Bahn | Untergrundbahn |
| USt | Umsatzsteuer |
| UVE | Umweltverträglichkeitserklärung |
| UVP | Umweltverträglichkeitsprüfung |
| VPI | Verbraucherpreisindex |
| Wibe | Wirtschaftlichkeitsbesprechung |
| Wien 3420 Aspern | Wien 3420 Aspern Development AG |
| Wiener Linien | WIENER LINIEN GmbH & Co KG |
| Wiener Stadtwerke | Wiener Stadtwerke Holding AG |
| Wirtschaftsagentur Wien | Wirtschaftsagentur Wien. Ein Fonds der Stadt Wien |
| Wohnfonds Wien | wohnfonds_wien fonds für wohnbau und stadterneuerung |
| WWFF | Wiener Wirtschaftsförderungsfonds |
| WWFF Holding GmbH | Wiener Wirtschaftsförderungsfonds Holding GmbH |
| Z | Ziffer |
| z.B. | zum Beispiel |

Glossar

Auftraggeber

Jeder Rechtsträger, der vertraglich an einen Auftragnehmer einen Auftrag zur Erbringung von Leistungen gegen Entgelt erteilt oder zu erteilen beabsichtigt (Quelle: Bundesvergabegesetz 2006, § 2 (8)).

Geothermie

Der Begriff Geothermie leitet sich vom griechischen „geo“ = Erde und „therme“ = Wärme ab und bedeutet übersetzt „Erdwärme“.

Geothermische Energie

Die in Form von Wärme gespeicherte Energie unterhalb der Oberfläche der festen Erde (Erdwärme). Woher diese Energie stammt, ob aus der Sonnenstrahlung oder geothermischen Quellen ist für die Definition nicht relevant.

Modal Split

Damit wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (z.B. Kfz, öffentlicher Verkehr, Fahrrad, Fußgänger) beschrieben. Der Modal Split ist Folge des Mobilitätsverhaltens der Menschen und der wirtschaftlichen Entscheidungen von Unternehmen einerseits und des Verkehrsangebots andererseits.

Vergebende Stelle

Jene Organisationseinheit oder jener Bevollmächtigter des Auftraggebers, die bzw. der das Vergabeverfahren für den Auftraggeber durchführt (Quelle: Bundesvergabegesetz 2006, § 2 (42)).

Wirkungsbereich der Bundeshauptstadt Wien

Erschließung Seestadt Aspern

Die Planung und Umsetzung des Stadtentwicklungsprojekts Seestadt Aspern führten im Wesentlichen die Stadt Wien und die Projektentwicklungsgesellschaft Wien 3420 Aspern Development AG durch. Die volle Steuerungshoheit für die Stadt Wien war durch die Teilprivatisierung der Projektentwicklungsgesellschaft nicht mehr gegeben. Die Festlegung der wesentlichen Bedingungen und Ziele für die Zusammenarbeit der Stadt Wien und der Wien 3420 Aspern Development AG erfolgte erst im Jahr 2013 und damit zehn Jahre nach Gründung der Gesellschaft.

Die Eröffnung der U-Bahn-Linie U2 erfolgte am 5. Oktober 2013, rund ein Jahr vor der Fertigstellung der ersten Wohnungen.

Die Projektleitung Seestadt Aspern besaß keinen Gesamtüberblick über die der Stadt Wien aus dem Stadtentwicklungsprojekt Seestadt Aspern erwachsenden Kosten der technischen und sozialen Infrastruktur sowie jener der straßenverkehrlichen Einbindung der Seestadt Aspern.

Vom Gesamtareal der Seestadt Aspern von rd. 200 ha (exkl. der langfristig an ein Motorenwerk vergebenen Fläche) wurde letztlich nur eine Liegenschaftsfläche von 61 ha unter Bezugnahme auf die im Gebiet geplanten Bebauungsarten bewertet, wodurch die vorhandenen Grundstückswerte nicht vollständig erfasst und die Transparenz von Grundstückstransaktionen beeinträchtigt waren.

KURZFASSUNG

Prüfungsziel

Ziel der Überprüfung war die Beurteilung der Organisation, der Planungsinstrumente, der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur, der Anbindung des Areals an öffentliche Verkehrsmittel und an das hochrangige Straßennetz sowie der Liegenschaftstransaktionen. (TZ 1)

Allgemeines

Das Areal der Seestadt Aspern liegt im 22. Wiener Gemeindebezirk im Bereich des ehemaligen Flugfelds Aspern und weist eine Grundfläche von rd. 240 ha auf. Es soll künftig bis zu 10.500 Wohnungen für 20.000 Einwohner umfassen. Angestrebt wird weiters die Schaffung von 20.000 Arbeitsplätzen am Areal, davon 15.000 für Büros und Dienstleistungsunternehmen und 5.000 für Produktions- und Gewerbebetriebe sowie Wissenschaft und Forschung. (TZ 2)

Masterplan

Die Planungsziele und deren Umsetzung im Masterplan waren – auf Basis der vom RH festgestellten sachlichen Kohärenz der überprüften Unterlagen – schlüssig und nachvollziehbar. (TZ 4)

Genderaspekte

Die Erstellung des Masterplans war ein Gender Mainstreaming Leitprojekt der Stadt Wien. Die Berücksichtigung von Gender Mainstreaming Aspekten bei der Planung der Seestadt Aspern war auch in den Berichten zu Gender Budgeting ersichtlich. Im Rahmen des Gender Budgeting waren alle Ausgaben auf ihre Gleichstellungsrelevanz durch die jeweils zuständigen Stellen der Stadt Wien zu überprüfen, Einnahmen wurden noch nicht überprüft. (TZ 5)

Umweltverträglichkeitsprüfung

Das Straßenbauvorhaben Aspern Flugfeld Süd und das Städtebauvorhaben Aspern Flugfeld Süd bedurften einer Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000. Basis für die erfolgten bescheidmäßigen Bewilligungen waren die vom Konsenswerber eingereichten Umweltverträglichkeitserklärungen zu den Vorhaben Städtebau und Straßenbau. Eine inhaltliche Trennung der Auswirkungen zwischen den beiden Vorhaben Städtebau und Straßenbau war aufgrund der Ursache-Wirkung-Beziehung und der damit gegebenen räumlich-sachlichen Zusammenhänge kaum möglich. (TZ 6)



Aufbauorganisation

Die Planung und Umsetzung des Stadtentwicklungsprojekts Seestadt Aspern führten im Wesentlichen die Stadt Wien und die – mit Ablauf des 30. Juni 2010 teilprivatisierte – Projektentwicklungsgesellschaft Wien 3420 Aspern Development AG (Wien 3420 Aspern) durch. Die Koordination nahm seit 1. September 2011 die in der Stadtbaudirektion angesiedelte Projektleitung Seestadt Aspern wahr. Die Projektleitung Seestadt Aspern hätte allerdings früher – spätestens seit der Beteiligung privater Partner an der Wien 3420 Aspern im Jahr 2010 – eingerichtet werden sollen. (TZ 7)

Koordination zwischen der Stadt Wien und der Wien 3420 Aspern

Die Festlegung der wesentlichen Bedingungen und Ziele für die Zusammenarbeit der zentralen Akteure für das Projekt der Erschließung der Seestadt Aspern erfolgte verspätet im Jahr 2013. Dies äußerte sich u.a. in einer uneinheitlichen Vorgangsweise bei den Ausschreibungen und in den mangelnden Übernahmemodalitäten für die technische Infrastruktur. Dies widersprach der bereits im Jahr 2008 festgelegten Zielsetzung der Sicherstellung eines modernen Projektmanagements, zumal der Zielgebietskoordinator – nach ersten Hinweisen im Jahr 2009 – in drei Projektstatusberichten im Jahr 2010 die Notwendigkeit einer Projektkoordination, einer Lenkungsgruppe sowie eines Projektmanagements auf Seiten der Stadt Wien nach dem Vorbild des Hauptbahnhofs thematisiert hatte. (TZ 8)

Auswahl der privaten Partner für das Stadtentwicklungsprojekt der Seestadt Aspern

Der Verkauf der von der WWFF Holding GmbH gehaltenen Aktienanteile an der Wien 3420 Aspern an die GELUP GmbH auf Basis eines Marktwertgutachtens erfolgte rechtskonform. Aufgrund der Größenordnung der Transaktion wäre die Durchführung eines Bieterverfahrens die wirtschaftlichere Variante der Suche nach privaten Partnern gewesen. (TZ 9)

Steuerungshoheit der Stadt Wien

Die Regelungen für die Willensbildung der Gesellschafter waren sowohl betreffend die GELUP GmbH als auch die Wien 3420 Aspern so gestaltet, dass jeder der beiden privaten Partner die Wirtschaftsagentur Wien Immobilien GmbH blockieren konnte. Jeder private Partner konnte auch eine Zwei-Drittel-Beteiligungsmehrheit der Wirtschaftsagentur Wien Immobilien GmbH und dem weiteren privaten Partner blockieren. Die volle Steuerungshoheit für die Stadt Wien beim Stadtentwicklungsprojekt Seestadt Aspern war somit nicht gegeben. (TZ 10)

Technische Infrastruktur

In den Wirtschaftlichkeitsbesprechungen der Stadtbaudirektion lagen lediglich die Kosten für die Aufschließungsstraße und die Straßen im Bauteil Seestadt Aspern Süd inklusive der technischen Einbauten vor, die durch die Fachdienststellen der Stadt (Magistratsabteilungen und Wien Kanal) errichtet werden sollten (z.B. Energieversorgung – Strom, Gas und Fernwärme). (TZ 11)

Die geplanten Kosten für technische Einbauten aus dem Energiebereich, welche durch die im Eigentum der Stadt Wien stehenden Unternehmen errichtet werden sollen, lagen der Projektleitung Seestadt Aspern nicht vor, wodurch ein Überblick über die Gesamtkosten des Stadtentwicklungsprojekts und die daraus erwachsende Kostentragung durch die Stadt Wien nicht gegeben war. (TZ 11)

Soziale Infrastruktur

Der Projektleitung der Seestadt Aspern waren hinsichtlich der sozialen Infrastruktur lediglich die Kosten für die Errichtung des Bildungscampus durch die Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. bekannt, nicht jedoch die Kosten anderer sozialer Infrastruktur wie z.B. das Stadthaus und die Feuerwache. (TZ 12)

Zusammenarbeit und Koordination

Mit Ausnahme jener mit der Wien Kanal, gab es keine Detailvereinbarungen hinsichtlich der Zusammenarbeit zwischen der Wien 3420 Aspern und den jeweiligen Fachdienststellen. Dadurch fehlte für die Zusammenarbeit eine rechtlich fundierte Grundlage. (TZ 13)

Übernahme von Leistungen

Hinsichtlich der Übernahme von Gewerken durch die Stadt Wien gab es, mit Ausnahme der Wien Kanal (eigene Vereinbarung) und der MA 31 (direkte Übernahme von den Auftragnehmern), keine gültigen Vereinbarungen und der Übernahmezeitpunkt aller Bauten und Einrichtungen der technischen Infrastruktur (nach der Fertigstellung) war nicht eindeutig definiert. Damit war ein Risikopotenzial – etwa betreffend ungeklärte Gewährleistungs- und Haftungsfragen – bei allfällig mangelhafter Ausführung der Leistungen gegeben. (TZ 14)

Ausschreibung und Vergabe

Der Entwurf der Kooperationsvereinbarung zwischen der Wien 3420 Aspern und der Projektleitung Seestadt Aspern sah u.a. vor, dass die jeweils zuständige Fachdienststelle der Stadt Wien (MA 28, MA 31, MA 33 und Wien Kanal) die für die Planung und Errichtung erforderlichen Ausschreibungen als vergebende Stelle durchführen sollte. Die Beauftragung der Leistung habe durch die Wien 3420 Aspern als Auftraggeberin zu erfolgen. In den von den MA 31 und MA 33 bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durchgeführten Ausschreibungen war als Auftraggeberin immer die jeweilige Magistratsabteilung angeführt. Ein Hinweis auf die Wien 3420 Aspern war in keinem Fall ersichtlich. (TZ 15)

Geothermiezentrum Aspern

Zur Versorgung der Seestadt Aspern mit heißem Wasser für Heizzwecke war die Errichtung einer geothermischen Gewinnungsanlage (Geothermiezentrum Aspern) in unmittelbarer Nähe zur Seestadt Aspern geplant. Als weitere alternative Energieformen waren der Einsatz von Erdwärmepumpen, Windenergie und Photovoltaik geplant. Die Nutzung erneuerbarer Energieformen war unter dem Gesichtspunkt, den Ausstoß der Treibhausgase zu reduzieren, positiv. (TZ 16)

Finanzierung und Kosten Geothermie

Zum Stichtag 31. Dezember 2012 beliefen sich die Anschaffungswerte der Geothermiezentrum Aspern GmbH auf rd. 17,26 Mio. EUR. Da bei den Erkundungsbohrungen nicht das erwartete Heißwasser

gefunden wurde und eine Fortführung des Projekts mit wirtschaftlich nicht vertretbaren Kosten und Risiken verbunden gewesen wäre, wurde die Bohrung im Dezember 2012 sistiert und eine außerplanmäßige Abschreibung der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagenvermögens in Höhe von rd. 16,10 Mio. EUR durchgeführt. (TZ 17)

Versicherung Geothermie

Die Geothermiezentrum Aspern GmbH schloss zur Absicherung des Risikos eine Fündigkeitsversicherung ab, wobei der Wortlaut der Versicherung nicht alle Eventualitäten, wie z.B. die faktische Nichtfündigkeit, beinhaltete. Die durch das Versicherungskonsortium entrichtete, reine Versicherungsleistung von 3,75 Mio. EUR entsprach nicht einmal der entrichteten Prämienzahlung von rd. 3,81 Mio. EUR. (TZ 18)

Planungsgrundlagen Verkehr

Für das Entwicklungsgebiet Seestadt Aspern – mit einer guten Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz und Maßnahmen für Fußgänger und Radfahrer – lag lt. Masterplan für die Seestadt Aspern der Anteil am Modal Split für den motorisierten Individualverkehr mit 30 % um fünf Prozentpunkte über den für das gesamte Stadtgebiet geltenden Vorgaben des Masterplans Verkehr 2003 für das Jahr 2020 und ebenfalls um fünf Prozentpunkte über jenen des für das gesamte Stadtgebiet geltenden Gemeinderatsbeschlusses aus dem Jahr 1993 für das Jahr 2010 bzw. für das gesamte Stadtgebiet. (TZ 20)

Für den Südteil des Areals wurde in der Umweltverträglichkeitserklärung ein Anteil für den Rad- und Fußgängerverkehr in der Höhe von 40 % zu Lasten des öffentlichen Verkehrs und motorisierten Individualverkehrs ausgewiesen. Dieser Anteil für den Rad- und Fußgängerverkehr lag um fünf bis zehn Prozentpunkte über den Zielsetzungen der Stadt Wien. (TZ 20)

U-Bahn-Linie U2

Die Eröffnung der U-Bahn-Linie U2 erfolgte im Oktober 2013 rund ein Jahr vor der Fertigstellung der ersten Wohnungen. Die U-Bahn-Linie U2 hielt bei den Stationen Aspern Nord und Seestadt in einem

Bereich, der unmittelbar wenig besiedelt war. Die U-Bahn-Linie U2 wurde an Wochenenden auch in der Nacht bis in die Seestadt Aspern geführt. Der WIENER LINIEN GmbH & Co KG lagen keine detaillierten Daten bezüglich der Stadtentwicklung vor. (TZ 21)

Kosten der Verlängerung der U-Bahn-Linie U2

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung betragen die prognostizierten Gesamtkosten rd. 340,29 Mio. EUR exkl. USt und lagen somit um rd. 68,23 Mio. EUR unter den prognostizierten Kosten. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG stellte die Baukosten trotz Verweises nicht entsprechend der Definition der ÖNORM B 1801-1 dar. (TZ 22)

Straßenbahnlinien und Busverbindungen

Die Stadt Wien und die WIENER LINIEN GmbH & Co KG stellten für die Auswahl des Sekundärnetzes keine Vergleichs- oder Kosten-Nutzen-Rechnungen an. Die Straßenbahnlinien 25 und 26 haben in der 2013 realisierten Form lediglich einen Sekundärnutzen für die Einwohner der Seestadt Aspern. (TZ 23)

S-Bahn-Linie S80

Der Plan der ÖBB, den Ausbau der S80 – wenngleich gegenüber dem Verkehrskonzept Wien 1994 stark verzögert – zeitgleich mit der Realisierung der S 1 und der Stadtstraße vorzunehmen, war positiv, weil damit Synergieeffekte genutzt und Mehraufwendungen vermieden werden. (TZ 24)

Kostenschätzung Stadtstraße/S 1

Hinsichtlich der Realisierung der Stadtstraße bestand ein terminliches und finanzielles Risiko. Allein aus geplanten Einhausungsmaßnahmen würde sich eine Verteuerung von rd. 117,00 Mio. EUR exkl. USt ergeben. In den ursprünglichen Annahmen über die Kosten war keine Preisgleitung berücksichtigt. (TZ 26)

Verkehrsaufkommen und Zuständigkeiten

Für die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht mehr als Bundesstraße konzipierte Stadtstraße wurde ein höheres Verkehrsaufkommen prognostiziert und es kam ihr damit eine höhere verkehrliche Bedeutung als der S 1 von der Anschlussstelle Heidjöchl bis zum Knoten Raasdorf zu. Während die Stadtstraße aus dem Bundesstraßenverzeichnis aufgrund der geringen Bedeutung und der mangelnden Hochrangigkeit herausgenommen worden war, blieb die S 1-Verbindung vom Knoten Raasdorf bis zur Stadtstraße im Bundesstraßenverzeichnis enthalten. Im Sinne einer einheitlichen Vorgehensweise sowie aus Kostengründen wäre es schlüssig gewesen, wenn auch die S 1 von der Anschlussstelle Heidjöchl bis zum Knoten Raasdorf als Stadtstraße konzipiert worden wäre. (TZ 27)

Parkraum

Bis Ende des Jahres 2017 sollen in einer Park & Ride Anlage rd. 1.000 Stellplätze realisiert werden. (TZ 28)

Kostenüberblick

Die Projektleitung Seestadt Aspern hatte keinen Gesamtüberblick über die der Stadt Wien aus dem Stadtentwicklungsprojekt Seestadt Aspern erwachsenden Kosten der technischen und sozialen Infrastruktur sowie jener der straßenverkehrlichen Einbindung der Seestadt Aspern. (TZ 29)

Eigentumsverhältnisse am ehemaligen „Flugfeld Aspern“ vor dem Beschluss des Masterplans 2007

Aufgrund von Verträgen über den Verkauf von Liegenschaften an die Stadt Wien und den Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds flossen dem Wiener Wirtschaftsförderungsfonds im Jahr 1992 rd. 51,05 Mio. EUR zu, ohne dass in der Folge für einen Zeitraum von rund zwei Jahrzehnten die Lage der verkauften Liegenschaften konkret festgelegt wurde. (TZ 30)

Liegenschaftsbewertungen

Vom Gesamtareal der Seestadt Aspern von rd. 200 ha (exkl. der langfristig an ein Motorenwerk vergebenen Fläche von rd. 40 ha) wurde letztlich nur eine Liegenschaftsfläche von 61 ha unter Bezugnahme auf die im Gebiet geplanten Bebauungsarten bewertet. Damit unterblieb eine vollständige Erfassung der insgesamt im Bereich der nunmehrigen Seestadt Aspern vorhandenen Grundstückswerte. (TZ 31)

Optionsflächen der Wien 3420 Aspern

Der vereinbarten Kaufoption für die Wien 3420 Aspern betreffend den Nordteil der Seestadt Aspern lag keine eigenständige Liegenschaftsbewertung für ein Areal von über 100 ha zugrunde, so dass die Angemessenheit des Kaufpreises nicht nachvollziehbar war und dadurch die Transparenz der Grundstückstransaktionen beeinträchtigt war. (TZ 34)

Verkauf von Liegenschaften an die Wien 3420 Aspern

Die Wien 3420 Aspern erwarb von der Wirtschaftsagentur und der BIG Liegenschaften von rd. 37,3 ha im Süden der Seestadt Aspern um 27,59 Mio. EUR und somit zu einem etwa dem zuletzt erstellten Bewertungsgutachten entsprechenden Preis. (TZ 33)

Verkauf von Liegenschaftsflächen an die GELUP GmbH und Verwertung durch die GELUP GmbH

Im April 2012 erwarb die GELUP GmbH Grundstücke im Gesamtausmaß von rd. 11,3 ha von der BIG und der Wirtschaftsagentur Wien um 40 Mio EUR. Dieser Kaufpreis entsprach in etwa dem zuletzt erstellten Bewertungsgutachten. Aus dem Weiterverkauf von rd. 56 % ihrer Flächen konnte sie bereits rd. 74 % ihres Ankaufpreises lukrieren. (TZ 35, 36)

| Kenndaten Erschließung der Seestadt Aspern bis zum Jahr 2028 | |
|--|--|
| Eingebundene Rechtsträger | |
| Stadt Wien | |
| Bund | BMVIT |
| Wesentliche Unternehmen | ASFINAG Baumanagement GmbH, Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H., GELUP GmbH, Geothermiezentrum Aspern GmbH, ÖBB-Infrastruktur AG, Wien 3420 Aspern Development AG, WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Wirtschaftsagentur Wien. Ein Fonds der Stadt Wien, wohnfonds_wien – fonds für wohnbau und stadterneuerung |
| Fläche | rd. 240 ha |
| Anzahl Einwohner | 20.000 |
| Arbeitsplätze | 20.000 |
| Masterplan bis zur vollständigen Realisierung | 2007 bis 2028 |
| Erschließung öffentlicher Verkehr | U-Bahn-Linie U2, S-Bahn Linie S80, Straßenbahnlinien 25 und 26, Zubringerbusse |
| Erschließung höherrangiger motorisierter Individualverkehr | S 1, Stadtstraße, B 3 |
| Prognostizierte Kosten | |
| U-Bahn-Linie U2 | rd. 340 Mio. EUR exkl. USt |
| Stadtstraße und S 1 | rd. 321 Mio. EUR bis 438 Mio. EUR exkl. USt |
| Technische Infrastruktur Bauteil Süd (teilweise) | rd. 64 Mio. EUR exkl. USt |

Quelle: Projektleitung Seestadt Aspern

Prüfungsablauf und -gegenstand

- (1) Der RH überprüfte von April bis Juli 2013 die Gebarung der Stadt Wien, der Wirtschaftsagentur Wien. Ein Fonds der Stadt Wien (Wirtschaftsagentur Wien), der GELUP GmbH, der Wien 3420 Aspern Development AG (Wien 3420 Aspern), der Geothermiezentrum Aspern GmbH und der WIENER LINIEN GmbH & Co KG (Wiener Linien) hinsichtlich der Erschließung der Seestadt Aspern. Der überprüfte Zeitraum umfasste im Wesentlichen die Jahre 2007 bis 2013.

Ziel der Überprüfung war die Beurteilung der Organisation, der Planungsinstrumente, der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur, der Anbin-



dung des Areals an öffentliche Verkehrsmittel und an das hochrangige Straßennetz sowie der Liegenschaftstransaktionen.

(2) Zu dem im August 2014 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die Wien 3420 Aspern im August 2014, die Wirtschaftsagentur Wien im September 2014, der Wiener Stadtsenat sowie die Wiener Linien im Oktober 2014 und die Wien Energie GmbH als Rechtsnachfolgerin der Geothermiezentrum Aspern GmbH im November 2014 Stellung. Die GELUP GmbH nahm die sie betreffenden Feststellungen des RH zur Kenntnis und sah von der Abgabe einer Stellungnahme dazu ab. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im Februar 2015.

Allgemeines und Chronologie

- 2 Das Areal der Seestadt Aspern liegt im 22. Wiener Gemeindebezirk im Bereich des ehemaligen Flugfelds Aspern. Seit den 1990er-Jahren ist das Areal aufgrund des Wohnraumbedarfs Gegenstand von Planungen hinsichtlich einer Stadterweiterung. Das Areal weist eine Grundfläche von rd. 240 ha auf¹ und soll künftig bis zu 10.500 Wohnungen für 20.000 Einwohner umfassen. Angestrebt wird weiters die Schaffung von 20.000 Arbeitsplätzen am Areal, davon 15.000 für Büros und Dienstleistungsunternehmen und 5.000 für Produktions- und Gewerbebetriebe sowie Wissenschaft und Forschung.

Die nachfolgende Tabelle zeigt einen Überblick der Projektmeilensteine:

¹ Dies entspricht in etwa der Fläche des 7. und 8. Wiener Gemeindebezirks von rd. 270 ha.

Allgemeines und Chronologie

| Tabelle 1: Chronologische Projektmeilensteine | |
|--|----------------|
| Masterpläne/Konzepte/Studien/Berichte | Jahr |
| Erste Grundstückstransaktionen | 1992 |
| Leitprojekt Altes Flugfeld Aspern | März 1994 |
| Masterplan Verkehr Wien | 2003 |
| Strategische Umweltprüfung für den Nordosten Wiens (SUPer NOW) | März 2003 |
| Gründung der Projektentwicklungsgesellschaft Wien 3420 Aspern | 2003 |
| Stadtentwicklungsplan Wien (STEP 2005) | 2005 |
| Beschluss des Masterplans Flugfeld Aspern im Gemeinderat | Mai 2007 |
| Gründung der GELUP GmbH | 2007 |
| Masterplan Verkehr, Evaluierung 2008 | 2008 |
| Rahmenvereinbarung zwischen der Stadt Wien und der Wien 3420 Aspern | Dezember 2008 |
| Einreichung Umweltverträglichkeitserklärung Asperner Flugfeld Süd, Städtebau und Straßenbau | Mai 2010 |
| Teilprivatisierung der Projektentwicklungsgesellschaft Wien 3420 Aspern | 2010 |
| Bestellung der Projektleitung Seestadt Aspern | September 2011 |
| Wirtschaftlichkeitsbesprechung Straßeninfrastruktur und technische Einbauten Süd | Jänner 2012 |
| Adaptierung Masterplan Flugfeld Aspern Nord | November 2012 |
| Beendigung Bohrung Geothermie | Dezember 2012 |
| Start Programmmanagement „Aspern Seestadt“ | Marz 2012 |
| Masterplan Verkehr 2003, Evaluierung | 2013 |
| Stadtentwicklung Seestadt Aspern Süd | 2013 bis 2017 |
| Baubeginn der Wohnbauten | April 2013 |
| Unterzeichnung der Kooperationsvereinbarung zwischen der Stadt Wien und der Wien 3420 Aspern | August 2013 |
| Eröffnung U-Bahn-Linie U2 bis Seestadt Aspern | Oktober 2013 |
| Fertigstellung erster Wohnbauten, technischer Infrastruktur und Straßenbau Süd | Dezember 2014 |
| Umweltverträglichkeitsprüfung – Bescheide Asperner Flugfeld Nord, Städtebau und Straßenbau | Juni 2015 |
| Realisierung S 1/Stadtstraße und S80 | Dezember 2017 |
| Stadtentwicklung Seestadt Aspern Nord | 2017 bis 2022 |
| Verdichtung des Stadtteils | 2022 bis 2028 |
| Ende Stadtentwicklung Seestadt Aspern | 2028 |

Quellen: Stadt Wien; Darstellung RH

Die nachstehende Abbildung zeigt einen Überblicksplan der Seestadt Aspern. Farblich orange hervorgehoben ist die Etappe 1 der Realisierung (2013 bis 2017) – die Seestadt Aspern Süd.

Abbildung 1: Übersichtsplan Seestadt Aspern

wien3420
aspern.development AG

ASPERNER FLUGFELD SÜD UVE
UVE-ZUSAMMENFASSUNG



Quelle: Wien 3420 Aspern

Planung

Entwicklung

- 3 Entsprechend dem Stadtentwicklungsplan für Wien 1994 sollte auf einer Fläche von rd. 130 ha ein möglichst eigenständiger, qualitätsvoller Stadtteil entstehen. Städtebauliche Bau- und Nutzungsstrukturen waren im Leitprojekt „Altes Flugfeld Aspern“ skizziert.

Der Stadtentwicklungsplan Wien 2005 wies das Gebiet U2 Donaustadt – Flugfeld Aspern als eines der 13 Zielgebiete der Wiener Stadtentwicklung aus. Auf einer Fläche von rd. 200 ha war ein eigenständiger, dicht bebauter, urbaner Stadtteil vornehmlich im Stationsumfeld der U2 vorgesehen. Dieser sollte mit seinen ca. 6.500 bis 8.500 Wohneinheiten und 16.000 bis 25.000 Arbeitsplätzen ein Bezirkszentrum im Osten der Donaustadt bilden. Als Maßnahme sah der Stadtentwicklungsplan u.a. die Erarbeitung eines Masterplans als Grundlage für die Flächenwidmungsplanung und für weitere Entwicklungsschritte vor.

Masterplan

- 4.1 (1) Die Ausschreibung für die Erstellung des Masterplans erfolgte durch den Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung (MA) 21B in Zusammenarbeit mit dem Wiener Wirtschaftsförderungsfonds als Vertreter der Grundeigentümer (WWFF, BIG, Wohnfonds Wien, Stadt Wien) als zweistufiges Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung am 11. November 2004. Darin waren entwicklungspolitische Absichten, städtebauliche Ziele und Qualitäten, quantitative Richtgrößen sowie Zwangspunkte (z.B. geografische Lage des Areals), verkehrliche, technische und natürliche Vorgaben festgelegt. Unter Beachtung der angeführten Zielsetzungen sollten anhand der auszuarbeitenden Lösungsvorschläge die Möglichkeiten aufgezeigt werden, auf dem Flugfeld Aspern einen wirtschaftlich, sozial und ökologisch nachhaltigen Stadtteil, der den Bedürfnissen und Ansprüchen aller Bevölkerungsgruppen, auch im Sinne des Gender Mainstreaming, bestmöglich gerecht wird, zu entwickeln.

Nach Durchführung des Beurteilungsverfahrens wurde ein Planungsbüro aus Schweden als Bestbieter ermittelt; der Magistrat der Stadt Wien, MA 21B, beauftragte dieses im Februar 2006 mit der Erstellung des Masterplans. Ausschlaggebend für die Ermittlung als Bestbieter war vor allem der städtebauliche Lösungsvorschlag, in dem insbesondere auch die räumlich prägnante und ökologisch verträgliche Vernetzung mit den umliegenden Siedlungsgebieten und Landschaftsräumen und besonders gute Voraussetzungen für die immobilienwirtschaftliche Verwertung gesehen wurden. Am 25. Mai 2007 beschloss der Wiener Gemeinderat den Masterplan einstimmig.



(2) Im Jahr 2012 erfolgte wegen geänderter Rahmenbedingungen eine Überarbeitung des Masterplans hinsichtlich des Nordteils der Seestadt Aspern. Der Schwerpunkt lag dabei in der räumlichen und funktionalen Stärkung des Zentrums sowie der Neugestaltung der Ränder der Seestadt Aspern, der Neuorganisation der Grün- und Freiflächen sowie der Auslotung des Potenzials für zusätzlichen Wohnraum zu Lasten der Gewerbeflächen.

(3) Basierend auf dem Masterplan wurde die Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung² – vorerst für den Südteil des Areals – durchgeführt.

4.2 Der RH erachtete die Planungsziele und deren Umsetzung im Masterplan – auf Basis der vom RH festgestellten sachlichen Kohärenz der überprüften Unterlagen – als schlüssig und nachvollziehbar.

Genderaspekte

5.1 (1) Die Erstellung des Masterplans war ein Gender Mainstreaming Leitprojekt der Stadt Wien. Um die Alltagstauglichkeit des Masterplans für unterschiedliche Nutzer zu überprüfen, wurde der sogenannte Alltagswegecheck entwickelt, der exemplarisch den zu bewältigenden Alltagsaufwand verschiedener Zielgruppen³ verdeutlichte. Weiters erfolgte in dieser Studie eine Bewertung des Masterplan-Entwurfs hinsichtlich genderrelevanter Kriterien wie baulich-räumliche Struktur, Wohnungsbau, soziale Infrastruktur, Freiflächen/öffentlicher Raum, Mobilität/Verkehr, Arbeit/Gewerbe und Sicherheit.⁴ Die Strategische Umweltprüfung erfolgte unter ausdrücklicher Berücksichtigung von Gender Mainstreaming Aspekten mit besonderem Augenmerk auf Fragen der sozialen Ausgewogenheit.

(2) Die Berücksichtigung von Gender Mainstreaming Aspekten bei der Planung der Seestadt Aspern war auch in den Berichten zu Gender Budgeting ersichtlich. Gender Budgeting war als ein finanzpolitisches Instrument von Gender Mainstreaming ein integrativer Bestandteil der Budgeterstellung. Es zielte darauf ab, die Budgetpolitik um die Geschlechterperspektive zu erweitern. Den bundesgesetzlichen Rahmen bildete Art. 13 Abs. 3 des Bundes-Verfassungsgesetzes (B-VG), wonach seit 1. Jänner 2009 Bund, Länder und Gemeinden bei der Haushaltsführung die tatsächliche Gleichstellung von Frauen und Männern anzustreben hatten.

² Plandokument 7812 genehmigt mit Beschluss des Gemeinderats vom 27. Jänner 2010 und Plandokument 7918 genehmigt mit Beschluss des Gemeinderats vom 31. Mai 2010

³ z.B. neuer Selbstständiger, Studentin, Pensionist, etc.

⁴ Gender Mainstreaming im Stadtentwicklungsgebiet Flugfeld Aspern, begleitende Expertise zum Masterplan

Im Bereich der Stadt Wien arbeitete die MA 5 die Grundlagen für Gender Budgeting aus. Die Grundsätze zur Erstellung der Voranschläge wurden in Erlässen geregelt. Anzuführen waren die unter den jeweiligen Budgetansatz fallenden genderspezifischen Ziele, die geplanten genderrelevanten Angebote und Maßnahmen bzw. Projekte, die Erfolgsindikatoren zur Messung der Zielerreichung sowie die dazugehörigen – nach Geschlechtern getrennten – Nutzeranteile.

Im Rahmen des Gender Budgeting waren alle Ausgaben auf ihre Gleichstellungsrelevanz durch die jeweils zuständigen Stellen der Stadt Wien zu überprüfen, Einnahmen wurden noch nicht überprüft. Die Überprüfung der Umsetzung der im Voranschlag festgelegten genderspezifischen Ziele erfolgte im Rechnungsabschluss.

5.2 Der RH hob die Berücksichtigung von Gender Mainstreaming Aspekten bei der Budgetierung und bei den Planungen zur Seestadt Aspern positiv hervor. Als Weiterentwicklung von Gender Budgeting empfahl er der Stadt Wien, künftig neben der Überprüfung der Ausgaben auch die Überprüfung der Einnahmen auf ihre Gleichstellungsrelevanz vorzunehmen.

5.3 *Der Wiener Stadtsenat nahm die Empfehlung des RH zur Kenntnis.*

Umweltverträglichkeitsprüfung

6.1 Das Straßenbauvorhaben Aspern Flugfeld Süd und das Städtebauvorhaben Aspern Flugfeld Süd bedurften einer Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000. Basis für die jeweils am 18. Mai 2010 erfolgten bescheidmäßigen Bewilligungen waren die vom Konsenswerber (Wien 3420 Aspern) eingereichten Umweltverträglichkeitserklärungen (UVE) zu den Vorhaben Städtebau und Straßenbau. Eine inhaltliche Trennung der Auswirkungen zwischen den beiden Vorhaben Städtebau und Straßenbau war aufgrund der Ursache-Wirkung-Beziehung und der damit gegebenen räumlich-sachlichen Zusammenhänge kaum möglich. In formaler Hinsicht wurden die Verfahren hinsichtlich Straßenbau und Städtebau mit zwei umfangreichen Einreichoperaten getrennt, wenngleich parallel zueinander, abgewickelt.

6.2 Der RH empfahl der Stadt Wien und der Wien 3420 Aspern, bei künftigen Projekten mit mehreren UVP-pflichtigen Vorhaben zur Vermeidung von Redundanzen zu überprüfen, ob eine stärkere Verschränkung der UVE möglich wäre, um damit eine administrative Entlastung zu erreichen.



- 6.3 Laut Mitteilung des Wiener Stadtsenats werde die Bundeshauptstadt alle rechtlich zulässigen Möglichkeiten einer administrativen Entlastung bei künftigen UVP-Verfahren ergreifen.

Organisation und Aufgabenverteilung

Aufbauorganisation **7.1** Die Planung und Umsetzung des Stadtentwicklungsprojekts Seestadt Aspern führten im Wesentlichen die Stadt Wien und die – mit Ablauf des 30. Juni 2010 teilprivatisierte – Projektentwicklungsgesellschaft Wien 3420 Aspern durch. Der Unternehmensgegenstand der Wien 3420 Aspern bestand vor allem aus dem Erwerb, der Verwaltung und der Verwertung von Liegenschaften und dem auf die Entwicklung der Seestadt Aspern bezogenen Bauträgergewerbe sowie dem diesbezüglichen Immobilienmaklergewerbe. Sie war somit für die Errichtung der technischen Infrastruktur, nicht jedoch für die Errichtung der Energieversorgung und Telekommunikation, zuständig.

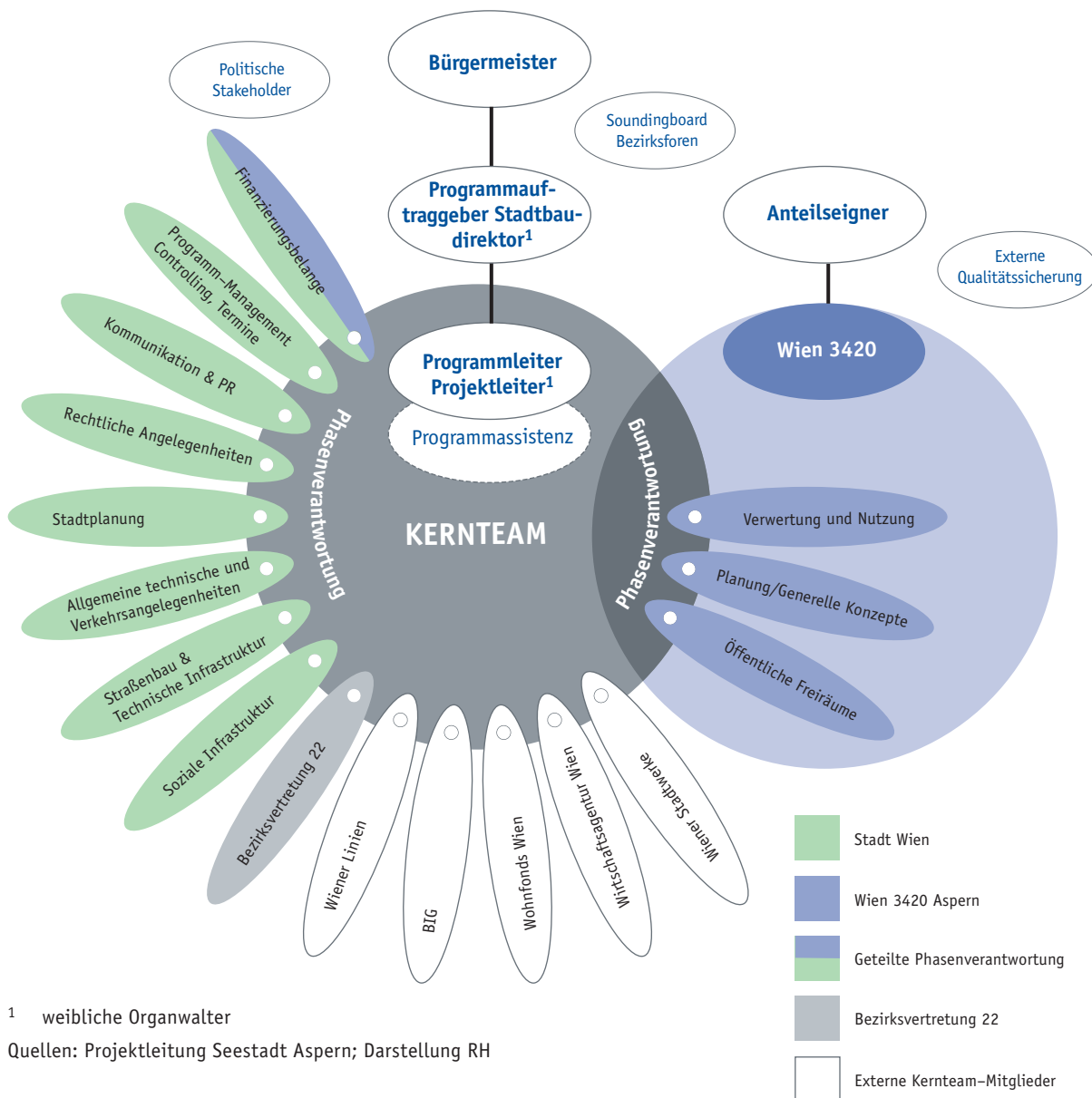
Maßgeblich beteiligt an der Stadtentwicklung waren außerdem die Betriebe der Stadt Wien, wie z.B. Wien Kanal und Wiener Wasser.

Im Kernteam des Projekts Seestadt Aspern waren weiters die Wiener Linien, die Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. (BIG), der wohnfonds_wien fonds für wohnbau und stadterneuerung (Wohnfonds Wien), die Wirtschaftsagentur Wien und die Wiener Stadtwerke Holding AG (Wiener Stadtwerke) vertreten.

In nachfolgender Abbildung wird das Organigramm zur Aufbauorganisation dargestellt:

Organisation und Aufgabenverteilung

Abbildung 2: Organigramm Aufbauorganisation Seestadt Aspern





Die Koordination nahm seit 1. September 2011 die in der Stadtbaudirektion angesiedelte Projektleitung Seestadt Aspern wahr.

Die Aufgaben der Projektleitung Seestadt Aspern bestanden u.a. in der Abstimmung der Projekterfordernisse zwischen der Wien 3420 Aspern und den Dienststellen der Stadt Wien sowie mit darüber hinaus involvierten Projektentwicklern und Investoren, insbesondere den der Wiener Stadtwerke zugehörigen Tochter- und Enkelgesellschaften. Des Weiteren oblag der Projektleitung Seestadt Aspern die Steuerung aller Maßnahmen im Einflussbereich der Stadt Wien hinsichtlich des zeitlichen Ablaufs der Planung, Ausschreibung, Vergabe und Durchführung dieser Maßnahmen sowie die Abstimmung und Leitung der Erstellung sowie Kontrolle von Ablauf- und Zeit-Kosten-Plänen zur Sicherstellung einer planmäßigen Projektabwicklung.

In der Projektleitung Seestadt Aspern waren während der Gebarungsüberprüfung neun Personen⁵ tätig. Zuvor hatte seit Mitte 2007 der Projektkoordinator „Zielgebietsmanagement – U2 Donaustadt/Flugfeld Aspern“ (in der Folge: Zielgebietskoordinator) diese Aufgabe wahrgenommen.

7.2 Der RH erachtete in Anbetracht der Komplexität der Aufbauorganisation die Einrichtung der koordinierenden Projektleitung Seestadt Aspern als angemessen, zumal auch Partner außerhalb des Magistrats der Stadt Wien am Projekt beteiligt waren. Nach Ansicht des RH hätte die Projektleitung Seestadt Aspern allerdings früher – spätestens seit der Beteiligung privater Partner (TZ 9) an der Wien 3420 Aspern im Jahr 2010 – eingerichtet werden sollen.

Koordination
zwischen der Stadt
Wien und der
Wien 3420 Aspern

8.1 (1) Mit der Rahmenvereinbarung vom Dezember 2008 zwischen der Stadt Wien und der Wien 3420 Aspern lag bis August 2013 eine Grundlage für die Zusammenarbeit der Projektpartner vor, die jedoch lediglich

- die grundsätzliche Zielsetzung der Zusammenarbeit,
- die Gewährleistung eines Prozesses zur Definition, Sicherstellung und Herstellung gemeinsam definierter Qualitäten bei der Bebauung, der Nutzung der Bauplätze sowie bei der Ausgestaltung des gesamten öffentlichen Raums im Sinne eines modernen Projektmanagements sicherstellen sollte und regelmäßige Evaluierungen des Projektfortschritts vorsah.

⁵ inkl. zwei Rotanten, einem Trainee und einem Lehrling

Konkrete Elemente des Projektmanagements waren nicht festgelegt. Dies äußerte sich u.a. in einer unterschiedlichen Vorgehensweise der einzelnen Fachdienststellen im Rahmen der Ausschreibungen (siehe TZ 15) und in der mangelnden Definition der Übernahme- bzw. Übergabezeitpunkte der einzelnen Gewerke (siehe TZ 14).

(2) In den Evaluierungsberichten wies der Zielgebietskoordinator mehrfach darauf hin, dass angesichts der Komplexität der Aufgabenstellung ein eigenes Projektmanagement mit entsprechender personeller Ausstattung einzurichten wäre. Er thematisierte bereits im Jahr 2010 in drei Projektstatusberichten die Notwendigkeit einer Projektkoordination, einer Lenkungsgruppe sowie eines Projektmanagements auf Seiten der Stadt Wien nach dem Vorbild des Hauptbahnhofs. Zuvor hatte er beispielsweise im Projektstatusbericht I/2009 auch auf das Erfordernis einer dringenden Benennung einer Tiefbau Koordination hingewiesen, welches er seit 2007 thematisierte hatte.

(3) Mit Wirksamkeit vom 1. September 2011 bestellte der Wiener Bürgermeister die Projektleitung der Seestadt Aspern. Diese war für sämtliche in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Wien fallende Aufgaben im Zusammenhang mit der Realisierung der Seestadt Aspern zuständig und in diesem Zusammenhang mit einem Weisungsrecht gegenüber Magistratsdienststellen ausgestattet.

Der mit dieser Funktion verbundene Aufgabenbereich umfasste u.a. folgende Schwerpunkte:

- Abstimmung der Projekterfordernisse zwischen der Wien 3420 Aspern, den Dienststellen der Stadt Wien und sonstigen Projektentwicklern und Investoren,
- Maßnahmensteuerung im Einflussbereich der Stadt Wien,
- Abstimmung und Leitung der Erstellung sowie Kontrolle von Ablauf- und Zeit-Kosten-Plänen zur Sicherstellung einer planmäßigen Projektabwicklung,
- Koordination Seestadt Aspern und Umsetzung Masterplan einschließlich Verkehrsinfrastruktur,
- Mitwirkung an der Erstellung und Sammlung von Finanzierungsmodellen, Musterverträgen und Standardisierung komplexer Ablaufstrukturen und
- Mitwirkung an Informations- und Marketingmaßnahmen.



In Ausübung der Funktion als Bedienstete mit Sonderaufgaben unterstand die Projektleiterin dem Weisungsrecht der Stadtbaudirektorin.

(4) Der zu Beginn des Jahres 2013 als Teil des Programmhandbuchs erstellte Programmstrukturplan für die Erschließung der Seestadt Aspern legte die Phasen- und Durchführungsverantwortungen wie folgt fest:

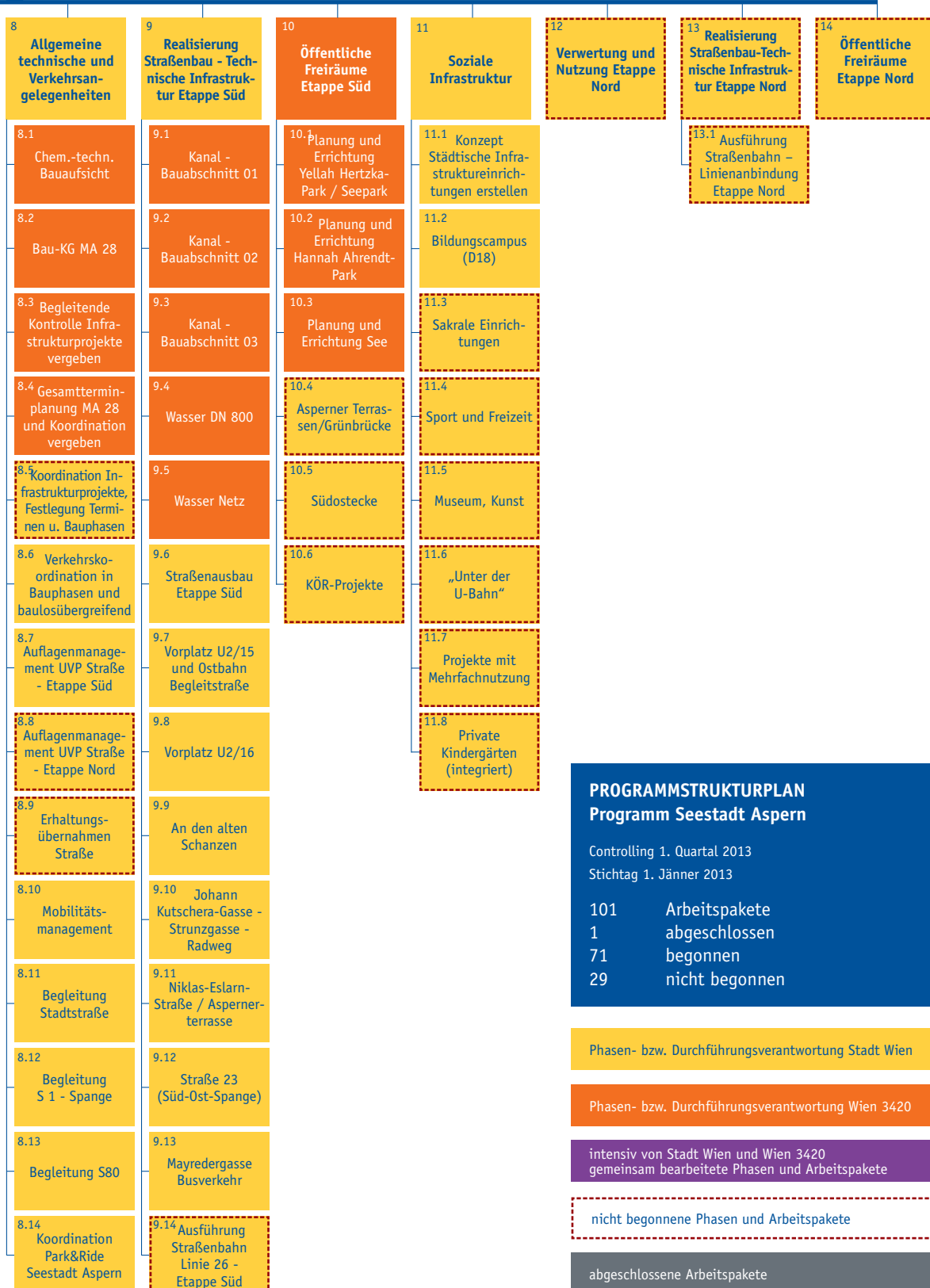
Organisation und Aufgabenverteilung

Abbildung 3: PROGRAMM ASPERN SEESTADT / Projektleiterin



Quelle; Projektleitung Seestadt Aspern

PROGRAMM ASPERN SEESTADT / Projektleiterin



PROGRAMMSTRUKTURPLAN
Programm Seestadt Aspern

Controlling 1. Quartal 2013
 Stichtag 1. Jänner 2013

| | |
|-----|-----------------------------|
| 101 | Arbeitspakete abgeschlossen |
| 1 | begonnen |
| 71 | begonnen |
| 29 | nicht begonnen |

Phasen- bzw. Durchführungsverantwortung Stadt Wien

Phasen- bzw. Durchführungsverantwortung Wien 3420

intensiv von Stadt Wien und Wien 3420 gemeinsam bearbeitete Phasen und Arbeitspakete

nicht begonnene Phasen und Arbeitspakete

abgeschlossene Arbeitspakete

(5) Der Programmstrukturplan zeigte die Verwobenheit der Handlungsstränge der Ablauforganisation zwischen der Stadt Wien und der Wien 3420 Aspern. Seit 10. April 2012 hielten die Hauptprojektpartner und die sonstigen wesentlichen Projektbeteiligten sogenannte „Kernteam-sitzungen“ ab, um den Projektfortgang zu koordinieren und die Information der Projektleitung über denselben sicherzustellen.

(6) Die mit 9. August 2013 unterfertigte Kooperationsvereinbarung über die nähere Regelung der Zusammenarbeit der Stadt Wien und der Wien 3420 Aspern konnte erst nach der Gebarungsüberprüfung des RH an Ort und Stelle vorgelegt werden. Zu diesem Zeitpunkt waren seit der Gründung der Entwicklungsgesellschaft Wien 3420 Aspern zehn Jahre, seit Beschluss des Masterplans durch den Gemeinderat am 25. Mai 2007 sechs Jahre bzw. seit Abschluss der Rahmenvereinbarung rund viereinhalb Jahre vergangen.

- 8.2** Der RH kritisierte die erst im Jahr 2013 – und damit verspätet – erfolgte Festlegung der wesentlichen Bedingungen und Ziele für die Zusammenarbeit der zentralen Akteure für das Projekt der Erschließung der Seestadt Aspern sowie die damit verbundene uneinheitliche Vorgangsweise bei den Ausschreibungen und die mangelnden Übernahmemodalitäten für die technische Infrastruktur. Dies widersprach der bereits im Jahr 2008 festgelegten Zielsetzung der Sicherstellung eines modernen Projektmanagements, zumal der Zielgebietskoordinator – nach ersten Hinweisen im Jahr 2009 – in drei Projektstatusberichten im Jahr 2010 die Notwendigkeit einer Projektkoordination, einer Lenkungsgruppe sowie eines Projektmanagements auf Seiten der Stadt Wien nach dem Vorbild des Hauptbahnhofs, thematisiert hatte.

Der RH empfahl der Stadt Wien und der Wien 4320 Aspern, bei künftigen Projekten bereits vor der Realisierungsphase ausreichend detaillierte Regelungen für die Zusammenarbeit der wesentlichen Projektpartner sicherzustellen.

- 8.3** (1) *Der Wiener Stadtsenat verwies in seiner Stellungnahme darauf, dass ein modernes Projektmanagement – wie vom RH angeführt – bereits nach Etablierung der Projektleitung Seestadt Aspern zum Einsatz gekommen sei.*

(2) *Die Wien 3420 Aspern teilte mit, dass es mittlerweile abgeschlossene Kooperationsvereinbarungen mit den betroffenen Dienststellen gebe.*



Auswahl der privaten Partner für das Stadtentwicklungsprojekt Seestadt Aspern

9.1 (1) Die Wirtschaftsagentur Wien – bis Mitte 2010 Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF) genannt – war seit 1981 für die Unterstützung des Wirtschaftsstandorts Wien verantwortlich, insbesondere hinsichtlich Beratung, Immobilien und monetäre Förderung. Die Zielsetzung der Wirtschaftsagentur Wien war laut eigenen Angaben die Stärkung der Wiener Unternehmen und ihrer Innovationskraft sowie die nachhaltige Modernisierung des Wirtschaftsstandorts, um seine internationale Wettbewerbsfähigkeit auszubauen.

(2) Bis zum Ende des Jahres 2009 übte der WWFF (ab Mitte 2010: Wirtschaftsagentur Wien) seinen Einfluss auf die Wien 3420 Aspern durch die WWFF Holding GmbH, eine 100 %-Tochter des WWFF aus, womit die Steuerungshoheit der Stadt Wien über die Projektentwicklungsgesellschaft Wien 3420 Aspern gegeben war.

Die WWFF Holding GmbH war zu 73,4 % und die BIG Entwicklungs- und Verwertungs GmbH zu 26,6 % Gesellschafter der Wien 3420 Aspern. Für die erheblichen Infrastrukturinvestitionen, die durch das Projekt ausgelöst wurden, sollte für die Finanzierung der Kosten für technische Infrastruktur und Grünraum eine Kostenteilung zwischen der Wien 3420 Aspern und der Stadt Wien erfolgen.

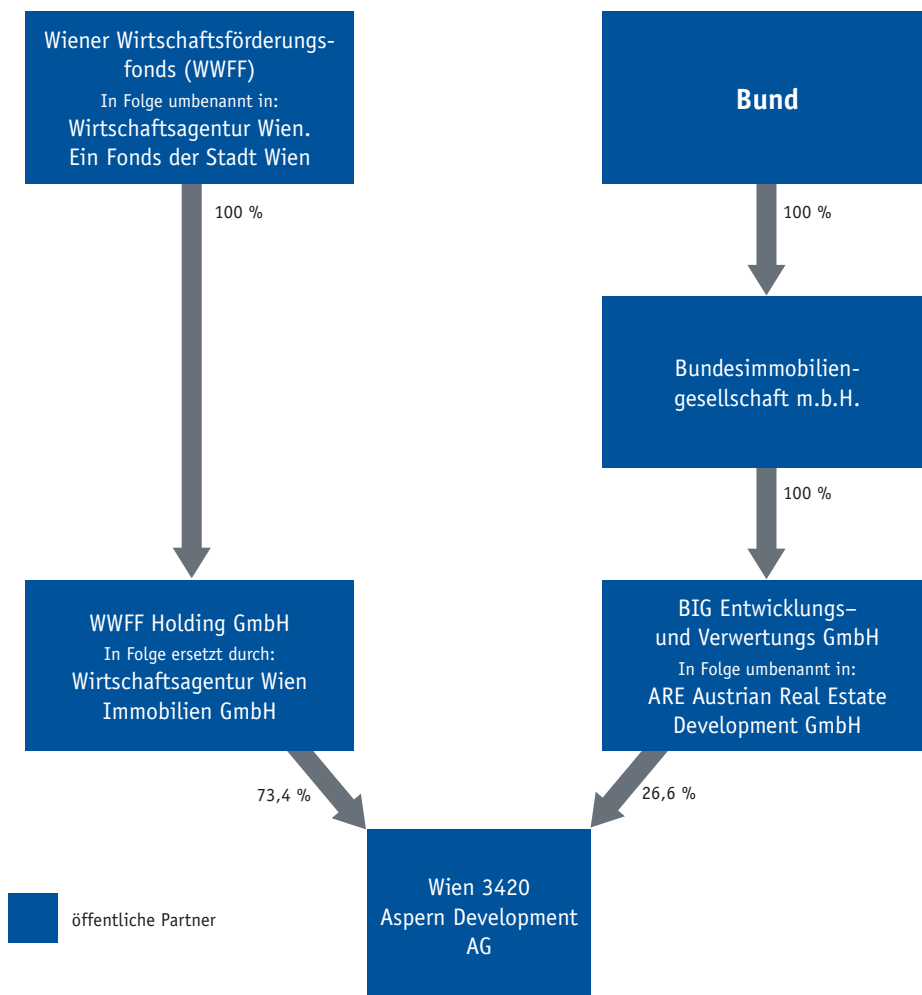
Für die Etappe 1⁶ des Projekts schätzte der WWFF einen anteiligen Finanzierungsbedarf der Stadt Wien in der Größenordnung von rd. 31,31 Mio. EUR. Für die Etappe 2⁷ des Stadtentwicklungsprojekts wurde damit gerechnet, dass von der Stadt Wien weitere Mittel im Wege des WWFF in Höhe von 40,00 Mio. EUR bis 50,00 Mio. EUR in der Zeit zwischen 2015 und 2025 zugeführt werden müssten.

⁶ Südteil

⁷ Nordteil

Organisation und Aufgabenverteilung

Abbildung 4: Beteiligungsverhältnisse an der Wien 3420 Aspern; Stand 1. Juli 2009



Quellen: Firmenbuch; Wien 3420 Aspern; Darstellung RH

(3) Um zusätzliche Finanzierungspartner für das Stadtentwicklungsprojekt Seestadt Aspern zu gewinnen (Gesamtkosten für die Etappe 1 rd. 72,37 Mio. EUR bzw. für die Etappe 2 bis zu rd. 150 Mio. EUR) und dadurch das Gesamtfinanzierungs- und Verwertungsrisiko für die Stadt Wien zu mindern, führte der WWFF Gespräche mit jenen privaten Partnern, die in der GELUP GmbH⁸ bereits vertreten waren. Diese Gespräche bezweckten den Verkauf der Anteile der WWFF Holding GmbH an der Wien 3420 Aspern an die GELUP GmbH.

⁸ Die GELUP GmbH wurde 2007, von einer damaligen Tochtergesellschaft des WWFF, der WWFF Holding GmbH und den Töchtern zweier Unternehmen aus dem Sparkassensektor und dem Versicherungssektor gegründet.



Aus den von der Wirtschaftsagentur zur Verfügung gestellten Unterlagen konnte der RH keine weitergehende Erkundung eines potenziellen Interessentenkreises privater Partner feststellen.

(4) Als Unternehmensgegenstand hatte die GELUP GmbH den Erwerb und die kommerzielle Nutzung von Liegenschaften für gewerbliche sowie wohnungswirtschaftliche Zwecke, insbesondere durch Einräumung von Baurechten, durch Vermietung und Verpachtung oder durch den Abschluss von Leasingverträgen sowie die Beteiligung an Unternehmen mit gleichem oder ähnlichem Unternehmensgegenstand.

(5) Der WWFF holte ein Gutachten vom 17. Dezember 2009 zur rechtlichen Beurteilung des Verkaufs der Anteile der WWFF Holding GmbH an der Wien 3420 Aspern an die GELUP GmbH ein. Demnach war nach Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs und gemäß der Praxis der Europäischen Kommission die Durchführung eines Bieterverfahrens nicht verpflichtend. Eine Privatisierung war auch dann beihilfenrechtlich zulässig, wenn der Marktwert des Veräußerungsobjekts im Vorfeld durch einen unabhängigen Sachverständigen ermittelt wurde und dieser Preis (unter Berücksichtigung eines Toleranzbereichs von 5 %) tatsächlich erzielt wurde.

(6) Mit Kaufvertrag vom 22. Dezember 2009 verkaufte die WWFF Holding GmbH ihren Aktienanteil an der Wien 3420 Aspern an die GELUP GmbH um 5,85 Mio. EUR. Das dem Verkauf zugrunde liegende Marktwertgutachten wies einen Unternehmensanteilswert zwischen rd. 5,78 Mio. EUR und rd. 6,18 Mio. EUR aus.

(7) Wie aus der nachfolgenden Abbildung über die Beteiligungsverhältnisse an der Wien 3420 Aspern ersichtlich, war die GELUP GmbH zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durch den RH somit Mehrheitseigentümerin der Wien 3420 Aspern, die weiteren Anteile hielt die ARE Austrian Real Estate Development GmbH⁹.

Die GELUP GmbH befand sich ihrerseits zu je einem Drittel im Eigentum der folgenden Gesellschaften:

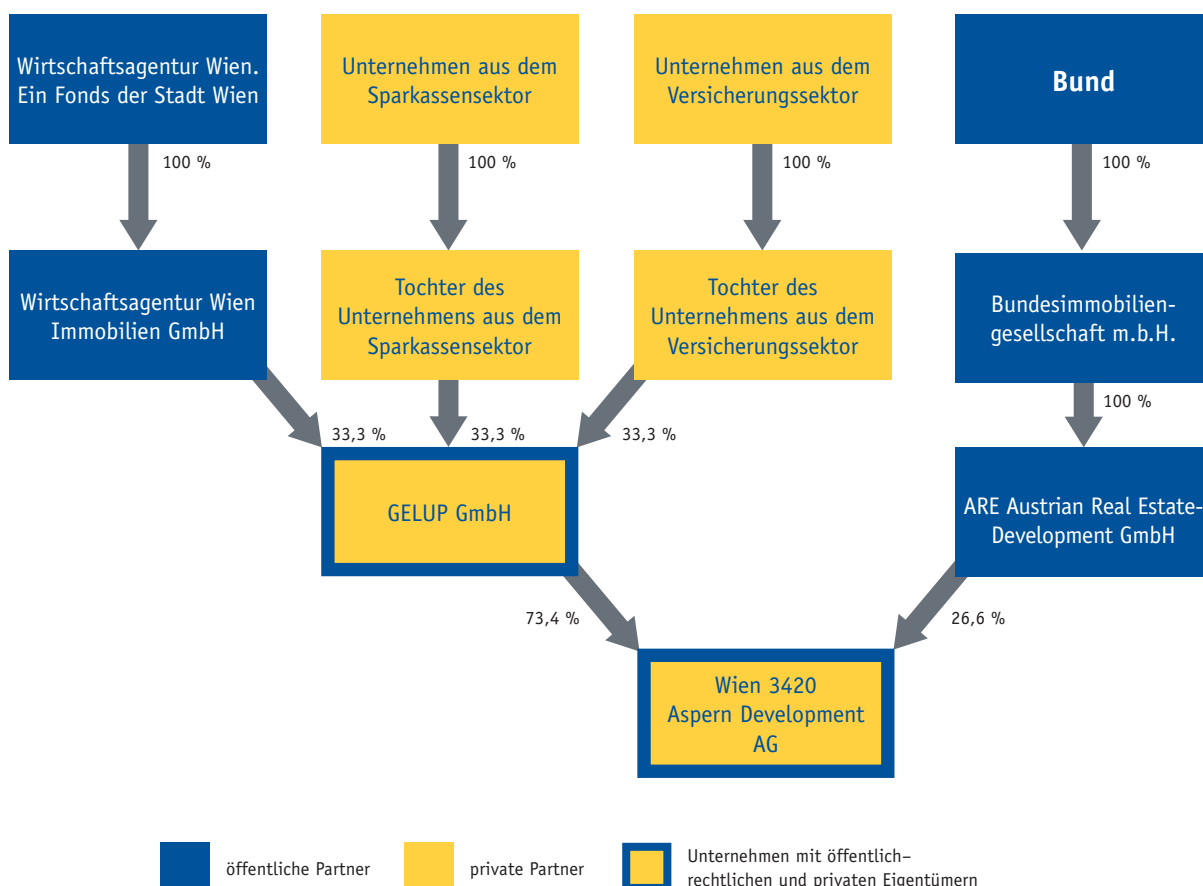
- der Wirtschaftsagentur Wien Immobilien GmbH, die ihrerseits eine 100 %ige Tochter der Wirtschaftsagentur Wien war;

⁹ eine 100 %ige Tochter der BIG

Organisation und Aufgabenverteilung

- einer Tochtergesellschaft eines Unternehmens des Sparkassensektors und
- einer Tochtergesellschaft eines Versicherungsunternehmens.

Abbildung 5: Beteiligungsverhältnisse an der Wien 3420 Aspern; Stand 1. Juli 2013



Quellen: Firmenbuch; Wien 3420 Aspern; Darstellung RH

9.2 Nach Ansicht des RH erfolgte der Verkauf der von der WWFF Holding GmbH gehaltenen Aktienanteile an der Wien 3420 Aspern an die GELUP GmbH auf Basis eines Marktwertgutachtens rechtskonform. Allerdings sah der RH aufgrund der Größenordnung der Transaktion die Durchführung eines Bieterverfahrens als wirtschaftlichere Variante der Suche nach privaten Partnern an. Der RH empfahl der Wirtschaftsagentur Wien, bei Privatisierungen grundsätzlich die Durchführung eines Bieterverfahrens mit möglichst breiter Markterkundung hinsichtlich potenzieller privater Partner einem Verkauf aufgrund eines Marktwertgutachtens vorzuziehen, um das Erlöspotenzial zu maximieren.



- 9.3 Die Wirtschaftsagentur Wien nahm die Empfehlung des RH zur Kenntnis. Wie der RH feststellte, sei der Verkauf der von der WWFF Holding GmbH gehaltenen Aktienteile an der Wien 3420 Aspern an die GELUP GmbH auf Basis eines Marktwertgutachtens rechtskonform erfolgt.

Beim Verkauf der von der WWFF Holding GmbH gehaltenen Anteile an der Wien 3420 Aspern an die GELUP GmbH sei nicht die Maximierung des Erlöspotenzials im Vordergrund gestanden, sondern die Sicherstellung einer beihilferechtskonformen Transaktion, also die Veräußerung des Kaufgegenstands zum Marktpreis, um das Vorliegen von Beihilfelementen sicher auszuschließen. Insbesondere sei im Gegenstandfall zu berücksichtigen, dass der Verkauf der Aktienanteile an eine Gesellschaft erfolgt sei, die zu einem Drittel im Eigentum der Wirtschaftsagentur Wien gestanden habe und stehe. Eine zusätzliche Maximierung des Erlöspotenzials hätte der Wirtschaftsagentur Wien und damit der öffentlichen Hand zum Nachteil gereicht. Zielsetzung der Durchführung eines Bieterverfahrens im Sinne der Leitlinien zur beihilferechtlichen Beurteilung von Privatisierungsmaßnahmen der Kommission sei es, den Marktpreis für das Veräußerungsprojekt zu erreichen und das Vorliegen von Beihilfelementen auszuschließen; die Maximierung eines etwaigen Erlöspotenzials spiele hierbei keine Rolle.

- 9.4 Der RH erinnerte daran, dass der Marktpreis bei einem Verkauf ohne Durchführung eines Bieterverfahrens den Mindestkaufpreis darstellte, der vereinbart werden konnte, ohne dass eine staatliche Beihilfe gewährt wurde. Beihilferechtlich problematisch wäre nur eine Veräußerung zu einem unter dem Marktwertgutachten gelegenen Preis gewesen, eine Veräußerung zu einem Preis darüber wäre beihilferechtlich unbedenklich gewesen. Bei einer Gesamtbetrachtung der Beteiligungsverhältnisse der Verkäufer- und Käuferseite hätte sich ein höherer Kaufpreis für die öffentliche Hand positiv ausgewirkt.

Steuerungshoheit der Stadt Wien

- 10.1 (1) Zur Zeit der Gebarungüberprüfung durch den RH an Ort und Stelle übte die Wirtschaftsagentur – im Wege ihrer 100 %igen Tochtergesellschaft Wirtschaftsagentur Wien Immobilien GmbH – Einfluss auf die GELUP GmbH – und somit indirekt auch auf die Wien 3420 Aspern – aus (siehe auch Abbildung 5).

Für die Willensbildung in der GELUP GmbH waren die nachfolgend angeführten Rechtsgrundlagen von maßgeblicher Bedeutung.

- (2) Nach § 7 Z 6 des Gesellschaftsvertrags vom 19. Juli 2007 war die Generalversammlung der GELUP GmbH beschlussfähig, wenn 100 % des Stammkapitals anwesend oder vertreten waren. Dies galt auch im

Falle einer neuerlichen Einberufung wegen Beschlussunfähigkeit der Generalversammlung. Der Gesellschaftsvertrag sicherte ab, dass keiner der drei Gesellschafter der GELUP GmbH von den jeweils anderen beiden Gesellschaftern überstimmt werden konnte. Damit wurde auch sichergestellt, dass ein Gesellschafter allein die Zweidrittelmehrheit der beiden anderen Gesellschafter blockieren konnte. Somit bestand ein gegenseitiger Schutz vor Überstimmtwerden für jeden einzelnen Gesellschafter, damit aber auch die Blockademöglichkeit für jeden einzelnen Gesellschafter der GELUP GmbH.

(3) Im zusätzlichen Syndikatsvertrag betreffend die GELUP GmbH vom 19. Juli 2007 zwischen dem Unternehmen aus dem Sparkassensektor, dem Unternehmen aus dem Versicherungssektor und der WWFF Holding GmbH war die einstimmige Willensbildung explizit nochmals für

- die Bestellung eines Geschäftsführers,
- Käufe,
- Verkäufe,
- die Einräumung von Baurechten und Belastungen von Liegenschaften durch die Gesellschaft,
- Kapitalerhöhungen und
- die Erlassung bzw. Änderung der Geschäftsordnung für die Geschäftsführung vorgesehen.

(4) Das Einstimmigkeitsprinzip spielte auch für die Einflussnahme der GELUP GmbH auf die Wien 3420 Aspern eine wesentliche Rolle. Nach Übernahme der Gesellschaftsanteile der WWFF Holding GmbH an der Wien 3420 Aspern (73,4 %) durch die GELUP GmbH war der die Wien 3420 Aspern beherrschende Einfluss der GELUP GmbH sichergestellt. Es war somit bis auf die Ebene der Wien 3420 Aspern eine Rechtslage für die Willensbildung der Entwicklungspartner des Stadtentwicklungsprojekts Seestadt Aspern gesichert, bei der jeder der privaten Partner die Wirtschaftsagentur Wien Immobilien GmbH blockieren konnte, selbst wenn diese die Unterstützung des anderen privaten Partners hatte. Jeder Entwicklungspartner war rechtlich so ausgestattet, dass er eine Zwei-Drittel-Mehrheit der übrigen Projektpartner in der Gesellschaft blockieren konnte.



- 10.2** Der RH wies darauf hin, dass die Regelungen für die Willensbildung der Gesellschafter sowohl betreffend die GELUP GmbH als auch die Wien 3420 Aspern so gestaltet waren, dass jeder der beiden privaten Partner die Wirtschaftsagentur Wien Immobilien GmbH blockieren konnte. Jeder private Partner konnte auch eine Zwei-Drittel-Beteiligungsmehrheit aus der Wirtschaftsagentur Wien Immobilien GmbH und dem weiteren privaten Partner blockieren. Die volle Steuerungs- und Verwaltungshoheit für die Stadt Wien beim Stadtentwicklungsprojekt Seestadt Aspern war somit nicht gegeben.

Der RH empfahl der Stadt Wien, im Falle der Entscheidung für Kooperationsmodelle unter Einbeziehung privater Partner für Stadtentwicklungsprojekte die Rechtsverhältnisse mit privatwirtschaftlichen Partnern so zu gestalten, dass die Steuerungshoheit der öffentlichen Hand von Projektbeginn an sowie für den Fortgang des Projekts sichergestellt ist.

- 10.3** (1) *Der Wiener Stadtsenat und die Wirtschaftsagentur Wien verwiesen auf die hoheitlichen Aufgaben der Bundeshauptstadt bei öffentlich-rechtlichen Verfahren.*

(2) Hinsichtlich der nicht hoheitlichen Entscheidungen sei nach Ansicht des Wiener Stadtsenats eine partnerschaftliche Vorgangsweise mit den Investoren beabsichtigt und gegeben. Er verwies auf die Rahmenvereinbarung zwischen der Stadt Wien und der Wien 3420 Aspern und das integrierte Programmmanagement mit Programmhandbuch, Organigramm und Programmstrukturplan. In der Kooperationsvereinbarung zwischen der Stadt Wien und der Wien 3420 Aspern sei die gemeinsame Arbeitsweise basierend auf der bereits gelebten Struktur festgehalten worden.

(3) Laut Stellungnahme der Wirtschaftsagentur Wien würde – vor dem Hintergrund des (auch) für derartige Kooperationsmodelle erforderlichen partnerschaftlichen Zugangs und insbesondere auch rücksichtlich der vom privaten Partner im Rahmen einer solchen Kooperation zu übernehmenden wirtschaftlichen Risiken bzw. einzubringenden privaten Vermögenswerte, welche der öffentlichen Hand zum Vorteil gereichen würden – die Forderung nach einer vertraglichen Sicherstellung der ausschließlichen Steuerungs- und Verwaltungshoheit der öffentlichen Hand bei einem potenziellen privaten Investor erfahrungsgemäß keine Akzeptanz finden.

Darüber hinaus erscheine fraglich, ob im Falle der vertraglichen Sicherstellung einer derartigen exklusiven Steuerungs- und Verwaltungshoheit der öffentlichen Hand für den gesamten Projektzeitraum die Maastricht-Kriterien eingehalten werden könnten; widrigenfalls könne der mit derarti-

Organisation und Aufgabenverteilung

gen Kooperationen auch angestrebte Vorteil, dass Finanzierungen des (PPP)–Kooperationsmodells nicht der öffentlichen Hand zugerechnet würden, nicht mehr erreicht werden.

Auch im gegenständlichen Projekt sei vertraglich vereinbart worden, dass alle wichtigen Entscheidungen nur einstimmig getroffen werden könnten.

10.4 (1) Der RH erwiderte dem Wiener Stadtsenat, dass die gelebte Struktur einer wohlüberlegten Kooperationsvereinbarung folgen sollte.

(2) Der RH entgegnete der Wirtschaftsagentur Wien zur Argumentation, die Forderung nach einer vertraglichen Sicherstellung der Steuerungshoheit der öffentlichen Hand würde bei einem potenziellen privaten Investor erfahrungsgemäß keine Akzeptanz finden, dass private Investoren auch an Unternehmen, an denen die öffentliche Hand mehr als 50 Prozent der Anteile hält, Interesse fanden und sich beteiligten.

Hinsichtlich der Maastricht–Relevanz erwiderte der RH der Wirtschaftsagentur Wien, dass im Sinne einer nachhaltigen Budgetsicherung PPP–Modelle nicht primär zur Einhaltung von Maastricht–Kriterien durchgeführt werden sollten.

Betreffend das Einstimmigkeitsprinzip bei allen wichtigen Entscheidungen weist der RH darauf hin, dass dies es sogar einem der beiden privaten Partner ermöglichte, die öffentliche Hand selbst dann zu blockieren, wenn sie den anderen privaten Partner an ihrer Seite hätte.

Ver- und Entsorgungsinfrastruktur

Technische
Infrastruktur

11.1 (1) Für die Errichtung der technischen Infrastruktur war die Wien 3420 Aspern zuständig. Die Realisierung war in zwei Etappen vorgesehen (Seestadt Aspern Süd und Seestadt Aspern Nord).

(2) Die Erschließung der Seestadt Aspern Süd sollte in zwei Abschnitten erfolgen.

Im ersten Abschnitt sollte das Areal von der Grobenzersdorfer Straße erschlossen werden (Aufschließungsstraße), um die ersten Bauarbeiten auf dem Areal zu ermöglichen. Am 2. Mai 2007 fand in der Gruppe Tiefbau des Geschäftsbereichs Bauten und Technik der Magistratsdirektion die Wirtschaftlichkeitsbesprechung (Wibe) 350 für die Aufschließungsstraße statt. Im Aktenvermerk der Wibe 350 waren die Gesamtkosten für die Aufschließungsstraße in der Höhe von rd. 3,68 Mio. EUR



inkl. USt angeführt. Davon trug den überwiegenden Teil von rd. 2,58 Mio. EUR inkl. USt der WWFF, rd. 1,02 Mio. EUR inkl. USt entfielen auf die Asperner Flugfeld Süd Entwicklungs- und Verwertungs-AG (jetzige Wien 3420 Aspern) sowie rd. 80.000 EUR inkl. USt auf die Wiener Stadtwerke.

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung war dieser Abschnitt großteils¹⁰ fertiggestellt.

(3) Der zweite Abschnitt war in drei Bauabschnitte¹¹ unterteilt und betraf die Errichtung der Straßeninfrastruktur – Herstellung der Straße und der technischen Einbauten – innerhalb der Seestadt Aspern Süd. Die Wibe 415 für dieses Bauvorhaben fand am 20. Jänner 2012 in der Gruppe Planung des Geschäftsbereichs Bauten und Technik der Magistratsdirektion statt. Die Kosten für diesen Bauabschnitt beliefen sich laut Aktenvermerk zur Wibe 415 auf rd. 72,92 Mio. EUR inkl. USt und waren zur Gänze von der Wien 3420 Aspern zu tragen. Darin waren allerdings nur die Kosten der Fachdienststellen¹² enthalten.

An der Errichtung dieses Abschnitts wurde zur Zeit der Gebarungsüberprüfung gearbeitet (die Arbeiten des ersten und zweiten Bauabschnitts waren bereits im Gange; der dritte Bauabschnitt befand sich in der Ausschreibungs- und Vergabephase).

(4) Die Zusammensetzung der in den beiden o.a. Wibe 350 und Wibe 415 dargestellten Kosten für die Seestadt Aspern Süd ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

¹⁰ Die Errichtung des Radwegs samt Beleuchtung und die Aufbringung der Deckschicht fehlten noch.

¹¹ die drei Bauabschnitte wurden in der Wibe 415 als Etappen bezeichnet; im Programmhandbuch – Abschnitt 11 Terminplan – wurden diese drei Etappen in vier Bauabschnitte (BA 1 bis BA 4) untergliedert

¹² MA 28, MA 31, MA 33, MA 42, MA 48 und Wien Kanal

| Tabelle 2: Kostenzusammenstellungen der Wirtschaftlichkeitsbesprechungen | | | |
|---|--|---|---|
| Dienststelle | | Wibe 350 (Erschließungsstraße) | Wibe 415 (Seestadt Aspern Süd) |
| | | in Mio. EUR (inkl. USt) | |
| MA 28 | Straßenbau, Grundeinlösung, Bodenmarkierungen und Verkehrszeichen | 1,98 | 47,23 |
| MA 31 | Wasserversorgung | 0,01 | 6,50 |
| MA 33 | ÖB und VLSA ¹ | 0,48 | 7,96 |
| MA 42 | Begrünung | 0,05 | 2,01 |
| MA 48 | Papierkörbe | – | 0,70 |
| Wien Kanal | Abwasserentsorgung | – | 8,52 |
| Weitere ² | Diverses ³ | 1,16 | – |
| Summe⁴ | | 3,68 | 72,92 |

¹ öffentliche Beleuchtung und Verkehrslichtsignalanlagen

² MA 46, Gasnetz GmbH, Stromnetz GmbH

³ Gleisumbau, Eisenbahnkreuzungssicherung, Zaun versetzen, etc.

⁴ in Summe 76,6 Mio. EUR inkl. USt bzw. rd. 64 Mio. EUR exkl. USt

Quellen: Stadt Wien; Darstellung RH

(5) Da die Wibe der Genehmigung der Projektkosten der Stadt Wien dienten, wurden nur die o.a. Kosten, die den Fachdienststellen der Stadt Wien¹³ erwachsen, angeführt.

Nicht enthalten waren jene Errichtungskosten für technische Einbauten, die von stadtnahen Unternehmen¹⁴ durchgeführt werden sollten (z.B. Energieversorgung – Strom, Gas und Fernwärme). Die Höhe dieser Errichtungskosten war weder der Projektleitung Seestadt Aspern noch der Wien 3420 Aspern bekannt.

11.2 Der RH stellte fest, dass in den Wibe der Stadtbaudirektion lediglich die Kosten für die Aufschließungsstraße und die Straßen im Bauteil Seestadt Aspern Süd inklusive der technischen Einbauten vorlagen, welche durch die Fachdienststellen der Stadt (Magistratsabteilungen und Wien Kanal) errichtet werden sollten.

Er vermerkte kritisch, dass die geplanten Kosten für technische Einbauten aus dem Energiebereich, welche durch die im Eigentum der Stadt Wien stehenden Unternehmen errichtet werden sollten, der Projektleitung Seestadt Aspern nicht vorlagen, wodurch ein Überblick über die Gesamtkosten des Stadtentwicklungsprojekts und die daraus

¹³ Magistratsabteilungen und Wien Kanal (Unternehmung nach § 71 Wiener Stadtverfassung – WStV)

¹⁴ Wien Energie GmbH, Wien Energie Stromnetz GmbH, Wien Energie Gasnetz GmbH und Fernwärme Wien GmbH



erwachsene Kostentragung durch die Stadt Wien nicht gegeben war (TZ 29).

Der RH empfahl der Stadt Wien, für die Erhebung aller ihr (Fachdienststellen, Unternehmen und stadtnahe Unternehmen) durch das Stadtentwicklungsprojekt Seestadt Aspern entstehenden Kosten durch die Projektleitung Seestadt Aspern zu sorgen, um dadurch einen Gesamtüberblick über die durch die Stadt Wien zu tragenden Kosten zu erhalten.

11.3 *Laut Stellungnahme des Wiener Stadtsenats würden künftig die Investitionskosten für den Energiebereich direkt abgefragt und in den Kostenplan aufgenommen werden.*

Soziale Infrastruktur

12.1 Bereits im Masterplan war die Errichtung sozialer Infrastrukturen vorgesehen. Dies betraf jedoch nur solche Einrichtungen, die aufgrund ihrer baulichen Ausprägung und Nutzung auf eigenen Liegenschaften vorgesehen waren (z.B. die Errichtung von Schulen und Kindertagesheimen auf eigenen Baufeldern). In Summe war für die Errichtung sozialer Infrastrukturen eine Fläche von rd. 94.000 m² vorgesehen. Für die Errichtung der sozialen Einrichtungen waren die jeweiligen Gebietskörperschaften bzw. Unternehmen zuständig.

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung war in der Seestadt Aspern Süd die Errichtung eines Bildungscampus¹⁵ durch die BIG geplant, welcher an die Stadt Wien vermietet werden sollte. Die geplanten Kosten beliefen sich laut Kostenplan auf rd. 23,00 Mio. EUR (27,60 Mio. EUR inkl. USt). Weiters plante die BIG auf demselben Baufeld die Errichtung von Bildungseinrichtungen des Bundes (Allgemeinbildende und Berufsbildende Höhere Schulen).

Weiters waren folgende soziale Einrichtungen in der Seestadt Aspern Süd geplant:

- ein sechspruppiger Kindergarten (außerhalb des Bildungscampus);
- betreutes Wohnen;
- eine Apotheke.

¹⁵ elfgruppiger Kindergarten, 17-klassige Ganztagsvolksschule und eine neunklassige Sonderschule für körperbehinderte Kinder

Im Bereich der öffentlichen Sicherheit waren die Errichtung eines Polizeiwachzimmers (im Stadthaus) in der Seestadt Aspern Süd sowie einer Feuerwache und einer Rettungsstation am nördlichen Rand der Seestadt Aspern geplant.

Die geplanten Kosten für die Errichtung der sozialen Einrichtungen, an deren Finanzierung sich die Stadt Wien beteiligt, waren der Projektleitung Seestadt Aspern, mit Ausnahme der Kosten für den Bildungscampus, nicht bekannt.

12.2 Der RH stellte fest, dass lediglich die Kosten für die Errichtung des Bildungscampus durch die BIG der Projektleitung der Seestadt Aspern bekannt waren, nicht jedoch die Kosten anderer sozialer Infrastruktur wie z.B. das Stadthaus und die Feuerwache. Hinsichtlich der Gewinnung eines Gesamtüberblicks aller der Stadt Wien entstehenden Kosten verwies der RH auf seine Empfehlung in TZ 11.

12.3 (1) *Der Wiener Stadtsenat teilte in seiner Stellungnahme mit, dass die Projektleitung aufgrund des Erlasses der Magistratsdirektion vom 26. August 2011 für das Projektgebiet zwischen Johann-Kutschera-Gasse, Groß-Enzersdorfer-Straße, Böckingstraße – Pilotengasse Casionestraße/Rasthorngasse und Ostbahn Wien-Marchegg zuständig sei. Die Feuerwache liege außerhalb des Projektgebiets und werde von der Projektleitung im erforderlichen Ausmaß mitbehandelt. Zu den angeführten fehlenden Kostenschätzungen der sozialen Infrastruktur sei anzumerken, dass die Verwertung der Flächen (z.B. im Stadthaus) durch die Bauträger erfolge. Der Stadt Wien entstünden gesonderte Kosten für die soziale Infrastruktur nur im Falle der Einmietung einer Einrichtung. Die Kosten für die Polizeiinspektion trage der Bund, jene für die Apotheken der Betreiber.*

(2) Laut Stellungnahme der Wien 3420 Aspern sei das Stadthaus keine öffentliche Einrichtung, es handle sich um ein Projekt eines Bauträgers, in dem erste identitätsbildende Nutzungen untergebracht werden würden (Stadtteilmanagement, Ärztezentrum, Nahversorgung). Darüber hinaus befinde sich die Feuerwache und die Rettungsstation außerhalb des Projektgebiets und die Polizeistation solle im Stadthaus untergebracht werden.

12.4 Der RH entgegnete dem Wiener Stadtsenat und der Wien 3420 Aspern hinsichtlich der Feuerwache und der Rettungsstation, dass der Stützpunkt für diese Einsatzkräfte unmittelbar an das Projektgebiet angrenzend geplant war. Inhaltlich war die Projektleitung Seestadt Aspern auch mit der Situierung dieses Stützpunkts befasst. Daher erschien auch aus diesem Gesichtspunkt eine Aufnahme der Kosten in den Gesamt-



überblick zweckmäßig. Entsprechend der Studie für eine Feuerwache, Rettungsstation und einen Servicestützpunkt der MA 68 und MA 70 vom Februar 2013 stellte die Projektleitung Seestadt Aspern ein Grundstück nördlich der S1-Spange Seestadt Aspern dafür in Aussicht.

Der RH wies darauf hin, dass laut Programmhandbuch Seestadt Aspern die Unterbringung öffentlicher Nutzungen im Stadthaus geplant war. Weiters wurden öffentliche Nutzungen im Stadthaus auch in den Controllingberichten zum Programm Seestadt Aspern behandelt. Folglich würden der Bundeshauptstadt durch Einmietung Kosten entstehen.

Aufgabenverteilung und Zusammenarbeit hinsichtlich der technischen Infrastruktur

Zusammenarbeit und Koordination

13.1 Die Zusammenarbeit zwischen Wien 3420 Aspern und der Projektleitung Seestadt Aspern wurde in einer Kooperationsvereinbarung geregelt, welche zur Zeit der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle noch nicht unterfertigt war (siehe auch TZ 8). Unter dem Punkt „Technische Infrastruktur“ war u.a. vorgesehen, dass die Errichtung der technischen Infrastruktur jeweils in Kooperation zwischen der Wien 3420 Aspern und der jeweils zuständigen Fachdienststelle der Stadt Wien erfolgen sollte.

Detaillierte Regelungen bezüglich der Zusammenarbeit sollten durch Vereinbarungen der Wien 3420 Aspern mit den jeweils zuständigen Fachdienststellen erfolgen.

Die Abstimmung und Koordination zwischen den einzelnen Einbautenträgern¹⁶ erfolgte zur Zeit der Gebarungsüberprüfung in regelmäßig stattfindenden Projekt- und Einbautenbesprechungen.

Eine – wie in der Kooperationsvereinbarung vorgesehene – Detailvereinbarung zwischen der Wien 3420 Aspern und der jeweiligen Fachdienststelle gab es nur mit der Wien Kanal. In dieser Detailvereinbarung vom September 2011 war u.a. festgehalten, dass die Planungen und Ausschreibungen im Auftrag und auf Kosten der Wien 3420 Aspern zu erfolgen hätten. Ebenfalls hätten die Beauftragung der Bauleistung durch die Wien 3420 Aspern, die Bauaufsicht und die Rechnungsprüfung jedoch durch die Wien Kanal zu erfolgen. Weiters wurden Regelungen hinsichtlich der Übergabe bzw. Übernahme der Kanäle festgelegt und ausdrücklich vereinbart, dass die Wien Kanal keine Planungs- und Errichtungskosten trage bzw. sich daran beteilige.

¹⁶ z.B. Strom, Wasser, Gas, Fernwärme

Aufgabenverteilung und Zusammenarbeit hinsichtlich der technischen Infrastruktur

- 13.2** Der RH stellte kritisch fest, dass es mit Ausnahme jener mit der Wien Kanal keine Detailvereinbarungen hinsichtlich der Zusammenarbeit zwischen der Wien 3420 Aspern und den jeweiligen Fachdienststellen gab. Er empfahl der Stadt Wien und der Wien 3420 Aspern, diese – so wie in der grundsätzlichen Kooperationsvereinbarung vorgesehen – abzuschließen, um die Zusammenarbeit auf eine rechtlich fundierte Grundlage zu stellen.
- 13.3** *Laut Stellungnahme des Wiener Stadtsenats würden die Detailvereinbarungen zwischen der Wien 3420 Aspern und den jeweiligen Fachdienststellen sowie die generelle Kooperationsvereinbarung zwischen der Projektleitung Seestadt Aspern und der Wien 3420 Aspern vollständig vorliegen.*
- 13.4** Der RH begrüßte, dass laut Mitteilung des Wiener Stadtsenats die Detailvereinbarungen – offensichtlich mittlerweile – vollständig vorliegen. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung gab es nur eine Detailvereinbarung mit der Wien Kanal.

Übernahme von Leistungen

- 14.1** Die Übergabe bzw. Übernahme aller Bauten und Einrichtungen der technischen Infrastruktur (wie z.B. Aufschließungsstraßen, öffentliche Wasserleitungen, öffentlicher Kanal, öffentliche Beleuchtung und Verkehrslichtsignalanlagen) sollte – gemäß der Kooperationsvereinbarung unmittelbar nach Fertigstellung – in das öffentliche Gut bzw. in die Erhaltung und Verwaltung der Stadt Wien erfolgen. Der Begriff der Fertigstellung war nicht eindeutig definiert. So blieb offen, ob sich der Begriff der Fertigstellung auf einzelne Gewerke bzw. Einbauten oder das ganze Baulos bezog.

Die Übernahme der Kanäle durch die Wien Kanal war in der Detailvereinbarung zwischen der Wien 3420 Aspern und der Wien Kanal geregelt. Gemäß dieser Vereinbarung werden die Kanäle und Anlagenteile nach positiver technischer Abnahme (Eignungsprüfung und Dichtheitsprüfung) durch die Wien Kanal in das Eigentum der Stadt Wien übernommen.

Im Bereich der öffentlichen Wasserleitungen erfolgte keine Übernahme durch die Wien 3420 Aspern, weil die Leitungen von der MA 31 – Wiener Wasser selbst bzw. in deren Auftrag errichtet wurden. Die MA 31 übernahm die öffentlichen Wasserleitungen direkt von ihren Auftragnehmern.



- 14.2** Der RH hielt kritisch fest, dass es hinsichtlich der Übernahme von Gewerken durch die Stadt Wien, mit Ausnahme der Wien Kanal (eigene Vereinbarung) und der MA 31 (direkte Übernahme von den Auftragnehmern), keine gültigen Vereinbarungen gab und der Übernahmzeitpunkt aller Bauten und Einrichtungen der technischen Infrastruktur nicht eindeutig definiert war. Damit war ein Risikopotenzial – etwa betreffend ungeklärte Gewährleistungs- und Haftungsfragen – bei allfällig mangelhafter Ausführung der Leistungen gegeben.

Er empfahl der Wien 3420 Aspern und der Stadt Wien, analog zur Vereinbarung mit der Wien Kanal, entsprechende gesonderte Vereinbarungen abzuschließen. Aufgrund der Gewährleistungs- und Haftungsfragen erachtete es der RH für wesentlich, im Rahmen dieser Vereinbarungen auch den Zeitpunkt der Übergabe durch die Wien 3420 Aspern bzw. die Übernahme durch die Stadt Wien eindeutig zu definieren und festzulegen.

- 14.3** *Laut Stellungnahme des Wiener Stadtsenats würden die Detailvereinbarungen zwischen der Wien 3420 Aspern und den jeweiligen Fachdienststellen vollständig vorliegen. Die Übernahmzeitpunkte seien in den genannten Detailvereinbarungen eindeutig definiert, wodurch es zu keinen unklaren Gewährleistungs- und Haftungsfragen kommen könne.*

- 14.4** Der RH verwies auf seine Gegenäußerung in der TZ 13.

Ausschreibung und
Vergabe

- 15.1** (1) Ein Grundsatz im Vergabewesen ist, dass Klarheit hinsichtlich Auftraggeber und vergebender Stelle herrschen muss. Auch der Entwurf der Kooperationsvereinbarung zwischen der Wien 3420 Aspern und der Projektleitung Seestadt Aspern sah u.a. vor, dass die jeweils zuständige Fachdienststelle der Stadt Wien (MA 28 Straßenverwaltung und Straßenbau, MA 31 Wiener Wasser, MA 33 Wien Leuchtet und Wien Kanal) die für die Planung und Errichtung erforderlichen Ausschreibungen als vergebende Stelle durchführen sollte¹⁷. Die Beauftragung der Leistung habe durch die Wien 3420 Aspern als Auftraggeberin zu erfolgen (siehe TZ 13).

Im Juli 2012 beantwortete die Gruppe Vergaberecht des Geschäftsbereichs Recht der Magistratsdirektion eine Anfrage der Projektleitung Seestadt Aspern hinsichtlich des Tätigwerdens der Dienststellen

¹⁷ Ausnahme waren die Erd- und Baumeisterarbeiten im Bereich der Wasserrohrneulegung (DN 150 und DN 300), die durch die Wien 3420 Aspern selbst ausgeschrieben und vergeben wurden. Grund war die Ersparnis des Verwaltungskostenzuschlags von 15 %.

Aufgabenverteilung und Zusammenarbeit hinsichtlich der technischen Infrastruktur

des Magistrats im Rahmen der Ausschreibungen dahingehend, dass aus vergaberechtlicher Sicht keine Bedenken bestünden. Es sei allerdings darauf zu achten, dass in den Ausschreibungsunterlagen eine klare Unterscheidung zwischen Auftraggeber (Wien 3420 Aspern) und vergebender Stelle (Magistrat der Stadt Wien) für die Bieter deutlich erkennbar sein müsse.

(2) In den von den Magistratsabteilungen MA 31 und MA 33 bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durchgeführten Ausschreibungen war als Auftraggeberin immer die jeweilige Magistratsabteilung angeführt. Ein Hinweis auf die Wien 3420 Aspern war in keinem Fall ersichtlich.

Bei den Ausschreibungen der Wien Kanal war in einem Fall die Wien Kanal als Auftraggeberin angeführt, jedoch mit dem Hinweis, dass dies im Auftrag der Wien 3420 Aspern erfolgte. In einer weiteren Ausschreibung war die Wien Kanal als Auftraggeberin und die Wien 3420 Aspern als vergebende Stelle angeführt.

Auch die Auftragserteilung erfolgte bei den einzelnen Fachdienststellen der Stadt Wien unterschiedlich. Während die Magistratsabteilungen die Auftragsschreiben in ihrem Namen durchführten, erfolgten sie im Bereich des Kanalbaus durch die Wien 3420 Aspern.

- 15.2** Der RH stellte kritisch fest, dass die verschiedenen Fachdienststellen die Ausschreibungen unterschiedlich durchführten, obwohl – wie auch von der Gruppe Vergaberecht des Geschäftsbereichs Recht der Magistratsdirektion gefordert worden war – für die Bieter eine klare Unterscheidung zwischen Auftraggeber und vergebender Stelle gegeben sein musste. Diese Unterscheidung war bei den vorliegenden Ausschreibungsunterlagen größtenteils nicht gegeben.

Der RH empfahl der Stadt Wien und der Wien 3420 Aspern, wie bereits im Entwurf der Kooperationsvereinbarung vorgesehen, auf eine einheitliche Vorgehensweise im Zuge der Ausschreibung zu achten und auf eine eindeutige und für die Bieter klar erkennbare Trennung zwischen Auftraggeberin (Wien 3420 Aspern) und vergebender Stelle (Fachdienststelle der Stadt Wien) hinzuwirken, um allfällige wirtschaftliche und rechtliche Risiken zu minimieren.

- 15.3** *Laut Stellungnahme des Wiener Stadtsenats bleibe die Sicherstellung von formal richtigen Vorgangsweisen bei Ausschreibungen und Übernahmemodalitäten ein wichtiges Ziel und werde nunmehr – wie vom RH empfohlen – mit noch mehr Nachdruck betrieben. Beispielsweise werde die Wien 3420 Aspern als Auftraggeberin in den Bekanntma-*

chungen ersichtlich gemacht. Die Bezeichnung der Dienststellen erfolge jeweils als „Vergebende“ bzw. „Bevollmächtigende Stelle“.

Geothermiezentrum Aspern

Ausgangssituation
und Ziele

16.1 (1) Zur Versorgung der Seestadt Aspern mit heißem Wasser für Heizzwecke war die Errichtung einer geothermischen Gewinnungsanlage (Geothermiezentrum Aspern) in unmittelbarer Nähe zur Seestadt Aspern geplant.

Als weitere alternative Energieformen waren der Einsatz von Erdwärmepumpen für den Bildungscampus, von Windenergie und Photovoltaik¹⁸ für das Technologiezentrum Aspern IQ sowie für drei Wohnbauten der Einsatz von Photovoltaik geplant.

(2) Im Zuge von Explorationsbohrungen stieß man in den 1970er-Jahren auf ein Thermalwasservorkommen. Seit dem Jahr 2000 gab es auf bezirkspolitischer Ebene Bestrebungen zur Nutzung des bekannten hydrothermalen Potenzials für Heizzwecke und zur Entwicklung eines Thermen- bzw. Freizeitbetriebs. Aufgrund der hohen Investitionskosten und der zu geringen Abnehmerstruktur verfolgte die Stadt Wien das Projekt zur damaligen Zeit jedoch nicht weiter. Durch die Entwicklung der Seestadt Aspern mit den zukünftigen neuen Wohn- und Betriebsgebäuden war eine geeignete Abnehmerstruktur im Entstehen und das Projekt der Errichtung einer geothermischen Heiz- und Warmwasseranlage in Aspern wurde gestartet.

Mit der Errichtung einer geothermischen Heizkraft- und Warmwasseranlage sollte der Energiebedarf für Heizung und Warmwasser für die Wohn- und Geschäftsbebauung in der Seestadt Aspern gedeckt und die überschüssige Menge in das Wiener Fernwärmenetz eingespeist werden.

Zu diesem Zweck gründeten die Fernwärme Wien Ges.m.b.H. (Fernwärme Wien) und der WWFF mit Gesellschaftsvertrag vom 29. Oktober 2007 die Geothermiezentrum Aspern GmbH. Der Unternehmensgegenstand war gemäß Gesellschaftsvertrag u.a. Planung, Errichtung, Betrieb und Instandhaltung von Kraftanlagen zur Nutzung geothermischer Energie, insbesondere von Geothermiekraftwerken mit Kraft-Wärme-Kopplungen in Aspern und Umfeld.

¹⁸ Unter Photovoltaik versteht man die direkte Umwandlung von Lichtenergie, meist aus Sonnenlicht, in elektrische Energie mittels Solarzellen.

(3) Das damalige BMWFJ erteilte der Geothermiezentrum Aspern GmbH mit Bescheid vom 28. November 2011 die Bewilligung zur Herstellung der Thermalbohrung Essling Thermal 1 und der Reinjektionsbohrung Essling Thermal 2. Die Einreichunterlagen beruhten u.a. auf Studien der Universität für Bodenkultur aus den Jahren 2006 und 2007.

16.2 Der RH bewertete die geplante Nutzung der erneuerbaren Energieformen unter dem Gesichtspunkt, den Ausstoß der Treibhausgase zu reduzieren, positiv.

Finanzierung und
Kosten Geothermie

17 Die prognostizierten Gesamtinvestitionskosten für die Errichtung der geothermischen Heizkraft- und Warmwasseranlage betragen laut Wirtschaftlichkeitsberechnung für die erste Ausbauphase rd. 45 Mio. EUR. Zur Finanzierung des Projekts verpflichtete sich die Fernwärme Wien, einen nicht rückzahlbaren, unverzinslichen und unwiderruflichen Gesellschafterzuschuss an die Geothermiezentrum Aspern GmbH in Höhe von 11,85 Mio. EUR zu leisten.

Weiters sicherte der Klima- und Energiefonds der Geothermiezentrum Aspern GmbH im April 2008¹⁹ eine maximale Förderung in Höhe von 3,75 Mio. EUR zu.²⁰ Zusätzlich förderte das Land Wien im Oktober 2010 das Projekt nach dem Klima- und Energiefondsgesetz mit einem Landesbeitrag in Höhe von 2,50 Mio. EUR, welcher schon vor dem Start der Probebohrung geleistet wurde. Für den Fall, dass das Projekt nicht durchgeführt werden könnte, sollte der Landesbeitrag nicht rückgefordert, sondern zur Bedeckung frustrierter Kosten verwendet werden.

Zum Stichtag 31. Dezember 2012 beliefen sich die Anschaffungswerte (z.B. für Grundstücke und Bauten sowie für Anlagen in Bau) der Geothermiezentrum Aspern GmbH auf rd. 17,26 Mio. EUR. Da bei den Erkundungsbohrungen nicht das erwartete Heißwasser gefunden wurde und eine Fortführung des Projekts mit wirtschaftlich nicht vertretbaren Kosten und Risiken verbunden gewesen wäre, wurde die Bohrung im Dezember 2012 sistiert und eine außerplanmäßige Abschreibung der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagenvermögens in Höhe von rd. 16,10 Mio. EUR durchgeführt. Daraus ergab sich ein negatives Eigenkapital von rd. 6,23 Mio. EUR. Zur Beseitigung des negativen Eigenkapitals und zur Erfüllung aller Zahlungsverpflichtungen gab die Wien Energie GmbH im Jänner 2013 eine Patronatsklärung in der Höhe von 7,50 Mio. EUR ab.

¹⁹ Das Förderansuchen stellte im Oktober 2007 die im damaligen Zeitpunkt in Gründung befindliche Geothermiezentrum Aspern GmbH.

²⁰ Dieser Betrag wurde, weil das Projekt scheiterte, nicht ausbezahlt.



Mit Verschmelzungsvertrag vom 28. März 2014 wurde die Geothermiezentrum Aspern GmbH mit der Wien Energie GmbH rückwirkend mit 31. Dezember 2013 verschmolzen. Das gesamte Vermögen mit allen Rechten und Pflichten ging im Wege der Gesamtrechtsnachfolge auf die Wien Energie GmbH über.

Versicherung Geothermie

- 18.1** (1) Zur Absicherung des Risikos, bei der Erschließung des geothermischen Reservoirs eine unzureichende Förderrate zu erzielen und/oder eine zu geringe Lagerstättentemperatur anzutreffen, hatte die Geothermiezentrum Aspern GmbH eine Versicherung (Fündigkeitsversicherung) abgeschlossen. Damit war das Nichtfinden des geothermischen Reservoirs mit ausreichender Qualität²¹ und Quantität, nicht aber das faktische Nichtfinden, versichert.

Da es beim durchgeführten Ausschreibungsverfahren keine Bieter gab, erfolgte die Vergabe an ein Versicherungskonsortium im Wege des Verhandlungsverfahrens. Konsortialführer war ein Versicherungsunternehmen, dessen Tochtergesellschaft zu einem Drittel an der GELUP GmbH beteiligt war.

(2) Die Summe der versicherten Kosten – u.a. Bohrkosten, Kosten der Verrohrung und des Sondenkopfs, Energie- und Entsorgungskosten sowie Kosten der Projektvorbereitung – betrug 23,10 Mio. EUR bei einem Selbstbehalt von 10 % der Entschädigungsleistung, mindestens jedoch 750.000 EUR. Die Versicherungsprämie (inkl. der Versicherungssteuer von 11 %) belief sich auf rd. 5,08 Mio. EUR, wovon die ersten beiden Raten in Höhe von insgesamt rd. 3,81 Mio. EUR entrichtet wurden. Im Falle eines leistungsfreien Projektabschlusses sollte die dritte Prämienrate von rd. 1,27 Mio. EUR erlassen werden.

(3) Da die Förderbohrung nicht auf das geothermische Reservoir mit ausreichender Qualität und Quantität gestoßen war, das für die Wirtschaftlichkeit des Projekts zugrunde gelegt worden war, erklärte die Geothermiezentrum Aspern GmbH die Nichtfündigkeit und bekräftigte dies durch ein Gutachten. Am 14. Dezember 2012 meldete die Geothermiezentrum Aspern GmbH die Nichtfündigkeit und das Eintreten des Versicherungsfalls an das Versicherungskonsortium.

(4) Das Versicherungskonsortium vertrat den Standpunkt, dass der Versicherungsfall gemäß der Polizze nicht eingetreten sei und verweigerte die Zahlung der Versicherung. Ein erfolgreicher Ausgang eines Gerichtsverfahrens gegen das Versicherungskonsortium wäre nur im

²¹ Wassertemperatur mindestens 140°C

Falle des Weiterbohrens möglich gewesen. Das Weiterbohren wäre jedoch mit einem erheblichen finanziellen Mehraufwand verbunden gewesen bzw. das gesicherte Eintreten des Versicherungsfalls sowie der Erfolg der Bohrung²² nicht sicher gewesen. Aus diesem Grund beschloss die Geothermiezentrum Aspern GmbH, sich mit dem Versicherungskonsortium außergerichtlich zu einigen.

Das Versicherungskonsortium bot der Geothermiezentrum Aspern GmbH eine einmalige Zahlung von 3,75 Mio. EUR, den Verzicht auf die dritte Rate der Versicherungsprämie (rd. 1,27 Mio. EUR) sowie den Verzicht auf Leistung des Selbstbehalts an. Dieses Angebot nahm die Geothermiezentrum Aspern GmbH an und verzichtete damit gleichzeitig auf alle weiteren Ansprüche gegen das Versicherungskonsortium.

Der geleisteten Versicherungsprämie von rd. 3,81 Mio. EUR standen somit Einnahmen aus der reinen Versicherungsleistung von 3,75 Mio. EUR gegenüber.

- 18.2** Der RH stellte kritisch fest, dass die Geothermiezentrum Aspern GmbH zur Absicherung des Risikos eine Fündigkeitsversicherung abschloss, wobei der Wortlaut der Versicherung die faktische Nichtfündigkeit nicht beinhaltete. Er empfahl der Wien Energie GmbH, in Zukunft bei derartigen Projekten – auf Basis einer umfassenden Risikoanalyse – das Risiko der faktischen Nichtfündigkeit in die Versicherung miteinzubeziehen.

Der RH wertete die Vorgehensweise der Geothermiezentrum Aspern GmbH, im Lichte des zusätzlichen finanziellen Aufwands und des hohen Prozessrisikos eine außergerichtliche Lösung zu finden, als nachvollziehbar. Er vermerkte jedoch kritisch, dass die durch das Versicherungskonsortium entrichtete reine Versicherungsleistung von 3,75 Mio. EUR nicht einmal der entrichteten Prämienzahlung von rd. 3,81 Mio. EUR entsprach.

- 18.3** *Laut Stellungnahme der Wien Energie GmbH (Rechtsnachfolgerin der Geothermiezentrum Aspern GmbH) habe die unter Beratung eines international tätigen Versicherungsexperten von der Geothermiezentrum Aspern GmbH abgeschlossene Fündigkeitsversicherung – unter Zugrundelegung des zum Zeitpunkt des Abschlusses der Versicherung bekannten und anerkannten Kenntnisstandes der Geologie (geolo-*

²² Der Fall der Nichtfündigkeit ist real noch nicht eingetreten, aber mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu erwarten. Wenn die Bohrung in größeren Tiefen fündig geworden wäre, wäre eine wirtschaftliche Förderung aufgrund der aus der zusätzlichen Verrohrung unvermeidlich resultierenden geringeren Durchmesser und der damit einhergehenden Reibungs- und Druckverluste technisch nicht möglich gewesen.



gisches Modell) – die projektspezifischen und –üblichen Risiken einer (faktischen) Nichtfündigkeit abgedeckt. Die Versicherungspolizze enthalte keinen Ausschluss in Bezug auf eine faktische Nichtfündigkeit, vielmehr wäre diese von der Fündigkeitsversicherung unter den im Versicherungsvertrag vorgesehenen Bedingungen abgesichert. Eine abschließende Feststellung der Nichtfündigkeit wäre nur durch eine mit entsprechendem finanziellen Mehraufwand verbundene Weiterbohrung zu erreichen gewesen.

Die Anspruchssituation der Geothermiezentrum Aspern GmbH wäre – wie dem RH am 25. Juli 2013 mitgeteilt – bei einer (modifizierten) Fündigkeitsversicherung, die bereits eine faktische Nichtfündigkeit aus wirtschaftlicher Sicht beinhaltet hätte (d.h. zeitlich vor einem mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit eintretenden Versicherungsfall bei unwirtschaftlicher Herbeiführung desselben durch eine kostenintensive Weiterführung der Bohrungen), vorteilhafter gewesen. Eine solche Versicherungslösung sei der Geothermiezentrum Aspern GmbH jedoch nicht angeboten worden und es wäre aufgrund der geänderten Risikoverlagerung eine zumindest deutlich höhere Prämie zu erwarten gewesen.

Die mit dem Versicherungskonsortium festgelegte Versicherungsleistung habe neben der effektiven Versicherungszahlung in der angeführten Höhe zusätzlich noch einerseits den Verzicht auf die ausstehende dritte Prämienrate sowie andererseits den Verzicht der Versicherung auf den der Geothermie Aspern GmbH zu leistenden Selbstbehalt umfasst. Bei dieser Gesamtbetrachtung übersteige die Versicherungsleistung des Versicherungskonsortiums die effektiven Prämienleistungen der Geothermiezentrum Aspern GmbH.

- 18.4** Der RH bekräftigte seine Kritik, dass sich der Abschluss der Versicherung, bei der der Nachweis des Versicherungsfalls unter wirtschaftlich darstellbaren Bedingungen (faktische Nichtfündigkeit aus wirtschaftlicher Sicht) nicht durchgeführt werden konnte, als nachteilig erwies. Maßgeblich war auch, dass die Versicherung – laut Mitteilung der Geothermiezentrum Aspern GmbH vom 25. Juli 2013 – aufgrund der komplex strukturierten Versicherungspolizze ausgesprochen gute Erfolgsaussichten (z.B. durch die aufgrund der abweichenden Geologie erforderliche, jedoch nicht projektgemäß vorgesehene Verrohrung der Bohrung und der daraus resultierenden geringeren potenziellen Fördermengen) gehabt hätte, ihre Leistungsfreiheit argumentieren zu können.

Der Argumentation der Wien Energie GmbH, wonach bei Gesamtbeurteilung die Versicherungsleistung des Versicherungskonsortiums die effektiven Prämienleistungen der Geothermiezentrum Aspern GmbH übersteige, schloss sich der RH nicht an, weil

- auch die Zahlung von 750.000 EUR der Geothermiezentrum Aspern GmbH an das Bohrunternehmen aufgrund eines Zusatzvertrages für die Unterstützung der Geothermiezentrum Aspern GmbH bei der Durchsetzung der Versicherungsansprüche zu berücksichtigen wäre und
- der Selbstbehalt sowie die dritte Rate der Versicherungsprämie nur dann anzusetzen gewesen wären, wenn tatsächlich der eingetretene Schaden – zum Vergleich die Abschreibung der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagenvermögens betrug rd. 16.10 Mio. EUR – vom Versicherungskonsortium ersetzt worden wäre – und nicht wie im gegenständlichen Fall nur zum Teil als Ergebnis einer Verhandlungslösung.

Verkehr

Verkehrskonzepte

- 19** Seit Mitte der 1990er-Jahre lagen Konzepte und Studien zur Verkehrsinfrastruktur über die geplante Entwicklung der Seestadt Aspern vor.

Die Studie „ÖV-Sekundärnetz – Flugfeld und Verknüpfungen“ vom Dezember 2006²³ und der Masterplan 2007 für die Seestadt Aspern hielten dem letztgültigen Planungsstand entsprechend folgende hochrangige Verkehrsverbindungen und Ausbaumaßnahmen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (ÖV) fest:

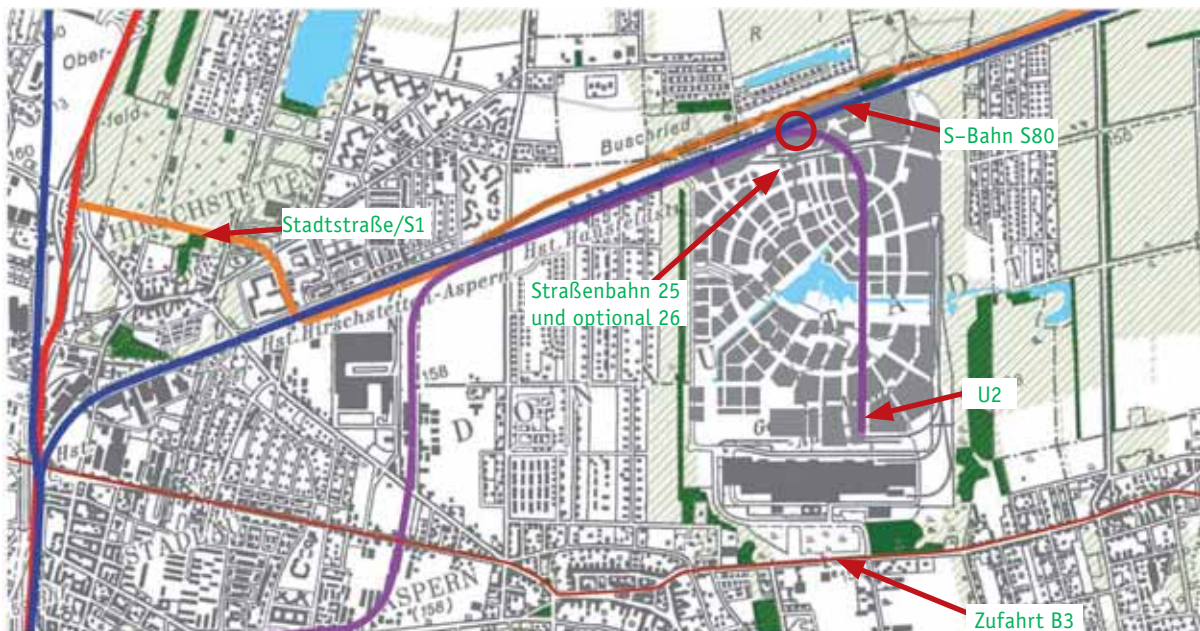
- Verlängerung der U-Bahn-Linie U2 in die Seestadt (ab Oktober 2013),
- Verlängerung der Straßenbahn-Linie 25 über den Süden in die Seestadt (ab Ende 2013),
- optionale Verlängerung der Straßenbahn-Linie 26 über den Norden oder Südwesten in die Seestadt,
- Anbindung der S-Bahnlinie S80 (ab 2017),

²³ erstellt im Auftrag der MA 18 vom Österreichischen Institut für Raumplanung

- Anbindung an die A 23 (Stadtstraße) und S1 im Norden (ab 2017/2018) und
- Anbindung an die B 3 im Süden (ab 2015).

In nachfolgender Abbildung sind die angesprochenen Maßnahmen dargestellt:

Abbildung 6: Übersichtsplan Verkehrsinfrastruktur Seestadt Aspern



Quelle: Masterplan 2007 für die Seestadt Aspern, Darstellung: RH

Planungsgrundlagen **20.1** (1) Bevölkerungsentwicklung
Verkehr

Die Studie „Öffentlicher Verkehr – Flugfeld und Verknüpfungen“ prognostizierte für einen Untersuchungsraum, der die Seestadt Aspern und die angrenzenden Bereiche Aspern, Essling, Quadenstraße, Hausfeld, Am Heidjöchl, Breitenlee, Neuessling sowie Teile des Lobauvorlands umfasste, eine Steigerung der Einwohneranzahl von rd. 40.000 Einwohnern im Jahr 2004 auf rd. 79.400 im Jahr 2025. Dies entsprach einer Steigerung um rd. 98,5 %. Auf die Seestadt Aspern entfiel dabei eine Steigerung von null auf rd. 16.400 Einwohner.

(2) Modal Split

Beschlüsse und Masterpläne legten verschiedene Ziele für die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) wie folgt fest:

| Tabelle 3: Gegenüberstellung Modal Split Aufteilung | | | |
|--|-------|----|-----|
| | NMV | ÖV | MIV |
| | in % | | |
| Gemeinderatsbeschluss der Stadt Wien 1993 für 2010 | 30 | 45 | 25 |
| Masterplan Verkehr 2003, Wien für 2001 | 30 | 34 | 36 |
| Masterplan Verkehr 2003, Wien für 2020 | 35 | 40 | 25 |
| Masterplan Verkehr, Evaluierung 2013, Wien für 2020 | 35 | 40 | 25 |
| Masterplan 2007 für die Seestadt Aspern, Seestadt entwickelt | 30 | 40 | 30 |
| Leitprojekt Altes Flugfeld Aspern 1994, Seestadt | 25–30 | – | – |
| UVE Asperner Flugfeld Süd, Straßenbauvorhaben, Seestadt für 2025 | 40 | 36 | 24 |

NMV = nicht motorisierter Verkehr

ÖV = öffentlicher Verkehr

MIV = motorisierter Individualverkehr

UVE = Umweltverträglichkeitserklärung

Quellen: Stadt Wien; Darstellung RH

Der Gemeinderat legte in einem Beschluss vom März 1993 die Zielvorstellungen zum Modal-Split für die Stadt Wien für das Jahr 2010 wie folgt fest:

- 30 % Rad- und Fußgängerverkehr (NMV),
- 45 % Öffentlicher Verkehr (ÖV),
- 25 % Motorisierter Individualverkehr (MIV).

Laut Masterplan 2007 für die Seestadt Aspern war eine Verkehrsaufteilung von 30 % NMV, 40 % ÖV und 30 % MIV für die Seestadt Aspern als Zielvorgabe definiert.²⁴

Die Umsetzung der Zielvorgaben des Modal Splits sollte über das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel sowie für Fußgänger und Radfahrer gewährleistet werden. Der Wegweiser für eine zukunftsweisende Stadt-

²⁴ Dieser Masterplan stützte sich auf den Masterplan Verkehr Wien 2003, der für das Jahr 2001 einen Modal Split von 30 % NMV, 34 % ÖV und 36 % MIV für Wien ermittelte und als Leitkriterium für das Jahr 2020 einen Modal Split von 35 % NMV, 40 % ÖV und 25 % MIV für Wien vorgab.



und Siedlungsentwicklung stellte fest, dass die geeigneten Bedingungen für ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten bereits zum Zeitpunkt der ersten Besiedelung gegeben sein mussten.

- 20.2** Der RH wies darauf hin, dass für das Entwicklungsgebiet Seestadt Aspern – mit einer guten Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz und Maßnahmen für Fußgänger und Radfahrer lt. Masterplan für die Seestadt Aspern – der Anteil am Modal Split für den MIV mit 30 % um fünf Prozentpunkte über den für das gesamte Stadtgebiet geltenden Vorgaben des Masterplans Verkehr 2003 für das Jahr 2020 und ebenfalls um fünf Prozentpunkte über jenen des für das gesamte Stadtgebiet geltenden Gemeinderatsbeschlusses aus dem Jahr 1993 für das Jahr 2010 lag.

Für den Südteil des Areals wurde in der UVE ein Anteil für den NMV in der Höhe von 40 % zu Lasten des ÖV und MIV ausgewiesen. Dieser Anteil für den NMV lag um 5 bis 10 Prozentpunkte über den Zielsetzungen der Stadt Wien.

Öffentlicher Verkehr

U-Bahn-Linie U2

- 21.1** (1) Bereits das Leitprojekt „Altes Flugfeld Aspern 1994“ sah langfristig eine U-Bahn-Anbindung und mittelfristig eine tangentielle Straßenbahnverbindung nach Floridsdorf vor. Im Masterplan Verkehr 2003 war eine Verlängerung der U-Bahn-Linie U2 in die Seestadt Aspern (als Planung) vorgesehen.

Die Stadtentwicklung in der Seestadt Aspern war von Beginn an stark mit der Verlängerung der U-Bahn-Linie U2 verbunden. Aufgrund der Stadtentwicklung im 22. Wiener Gemeindebezirk sah die Stadt Wien eine Verlängerung zumindest bis zur Station Hausfeldstraße als zielführend an, die Lage der Endhaltestelle war jedoch durch das Stadtentwicklungsgebiet vorgegeben. Die Linienführung der U-Bahn-Linie U2 in die Seestadt Aspern gewährleistete, dass 61 % der Einwohner, 85 % der Arbeitsplätze und 100 % der Schulplätze im 500 m Haltestelleneinzugsgebiet²⁵ der U-Bahn lagen²⁶. Innerhalb der Seestadt Aspern

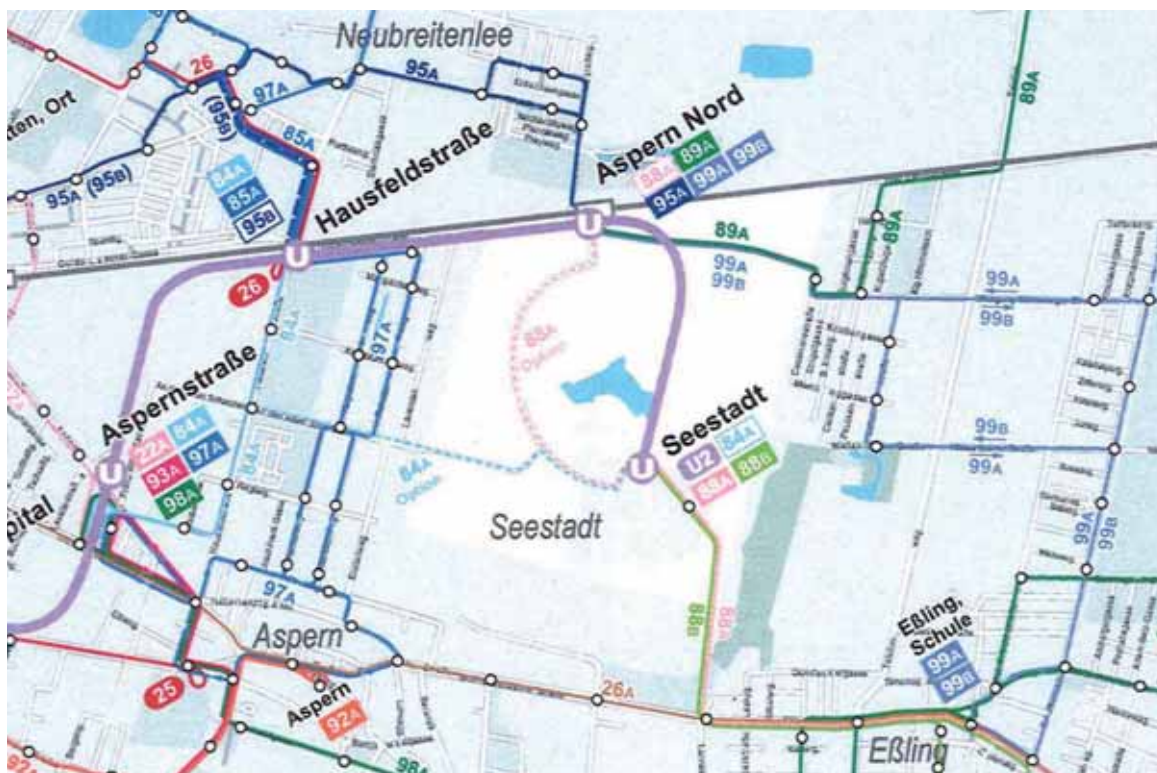
²⁵ lt. ÖV-Sekundärnetz – Flugfeld und Verknüpfungen

²⁶ In der Evaluierung 2013 des Masterplans Verkehrs 2003 wurde die Überlegung angestellt, eine zehnminütige Gehdistanz oder eine absolute Entfernung (z.B. 500 m zu ÖV-Haltestellen) als Erfolgsmaßstab heranzuziehen.

Verkehr

betrug die weiteste Entfernung zu einer U-Bahn-Station rd. 930 m (Luftlinie).²⁷

Abbildung 7: Öffentlicher Verkehr in der Seestadt Aspern, Stand 2012



Quelle: Wiener Linien

Die Trassenführung der U-Bahn-Linie U2 wählte die MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung in Hoch- und Niveaulage, um Probleme durch die Grundwasserverhältnisse im 22. Wiener Gemeindebezirk zu umgehen und Kosten zu sparen.

(2) Die U-Bahn-Linie U2 bis zur Station Seestadt²⁸ wurde im Oktober 2013 eröffnet. Ein unmittelbarer Nutzen in den Jahren 2013 und 2014 bestand jedoch nur durch das Sekundärnetz der Wiener Linien mit der Straßenbahnlinie 26 und den Bussen, die die Bewohner der umgrenzenden Ortskerne (z.B. Essling) zur U-Bahn beförderten, weil die Seestadt Aspern noch nicht bewohnt war.

²⁷ Der maximale Weg innerhalb der Seestadt Aspern ist vom Südwesten zur Station U2 Seestadt Aspern zurückzulegen. Diese Entfernung könnten die beiden optionalen Buslinien 84A und 88A deutlich verkürzen.

²⁸ Im Oktober 2007 übergab die MA 18 das Generelle Projekt mit einer Niederschrift eines Aktenvermerks das Projekt „U2 Nord, Abschnitt Aspernstraße – Flugfeld Aspern“ an die Wiener Linien.



Die ersten Wohnbauten sollten lt. UVE Asperner Flugfeld Süd Städtebauvorhaben ab 2010 errichten werden. Tatsächlich begann der Bau erst Anfang 2013. Die verzögerte Fertigstellung der ersten Bauabschnitte könnte somit erst im zweiten Halbjahr 2014²⁹ erfolgen. Daraus folgte, dass für einen Zeitraum von rund einem Jahr die U-Bahn-Linie U2 mit den Stationen U2 Aspern Nord und U2 Seestadt – wenn auch nur mit einem größeren Intervall³⁰ – den unmittelbaren Bereich mit nur geringer Besiedelung erschloss.

Die Wiener Linien führten die U-Bahn-Linie U2 an Wochenenden auch in der Nacht bis zur Endhaltestelle U2 Seestadt³¹, obwohl der Nutzen bis zur endgültigen Besiedelung nur durch das Sekundärnetz gegeben war und Nachtbusse bis nach Essling, Aspern oder zur Station Am Heidjöchl fuhren. Profitieren konnten bereits die rd. 36.000³² Einwohner der Ortskerne außerhalb der Seestadt Aspern (z.B. Essling), die durch Zubringerbusse angebunden waren.

Die Wiener Linien rechneten mit jährlichen Betriebskosten für die Verlängerungsstrecke von der Station U2 Aspernstraße bis in die Seestadt Aspern von rd. 7,00 Mio. EUR (exkl. Abschreibungen für Wagenmaterial und Baumaßnahmen), wobei bei zusätzlichen rd. 5.000 bis 7.000 Fahrgästen täglich bzw. rd. 3,00 Mio. Fahrgästen jährlich mit Einnahmen von rd. 1,70 Mio. EUR pro Jahr gerechnet wurde. Detaillierte Daten bezüglich der Stadtentwicklung lagen den Wiener Linien jedoch nicht vor.

- 21.2** Der RH kritisierte, dass die Eröffnung der U-Bahn-Linie U2 im Oktober 2013 rund ein Jahr vor der Fertigstellung der ersten Wohnungen erfolgte. Die U-Bahn-Linie U2 hielt daher bei den Stationen Aspern Nord und Seestadt in einem Bereich, der unmittelbar wenig besiedelt war. Weiters kritisierte der RH, dass die U-Bahn-Linie U2 an Wochenenden auch in der Nacht bis in die Seestadt Aspern geführt wurde. Zudem bemängelte der RH, dass den Wiener Linien keine detaillierten Daten bezüglich der Stadtentwicklung vorlagen.

²⁹ Ein Bauabschnitt sollte im August 2014, einer im September 2014, ein Bauabschnitt im Oktober 2014 und je zwei im November und im Dezember 2014, die restlichen Bauabschnitte sollten 2015 fertig gestellt werden.

³⁰ Intervalle morgens und nachmittags: 7 ½ Minuten, in der Nacht: 15 Minuten und die restliche Zeit: 10 Minuten

³¹ zwischen 0:00 Uhr und 05:00 Uhr viertelstündlich

³² Gemäß Genereller Planung der U-Bahn-Linie U2 betrug das Fahrgastpotenzial kurzfristig 18.000 und langfristig 30.800 Einwohner.

Er empfahl der Stadt Wien, U-Bahn-Verlängerungen aus Kosten-Nutzen-Überlegungen mit den Stadtentwicklungen abzustimmen und die U-Bahn erst kurz vor der Besiedelung in Betrieb zu nehmen.

- 21.3** *Der Wiener Stadtsenat und die Wiener Linien teilten in ihrer im Einvernehmen verfassten Stellungnahme mit, dass die U-Bahn-Linie U2 für das Gebiet Seestadt Aspern eine besondere Rolle als Motor für die Stadtentwicklung wahrnehme und den Standort zusätzlich attraktiviere. Mit der Verlängerung der U-Bahn-Linie in die Seestadt Aspern mit den Stationen U2 Aspern Nord und U2 Seestadt sowie sechs Buslinien seien die Wege zahlreicher Bewohner umliegender Siedlungen zum hochrangigen Netz wesentlich verkürzt. Mehr als 36.000 Menschen in der Umgebung der Seestadt – das entspreche der fast doppelten Bevölkerung der zukünftigen Seestadt Aspern – würden von der U2-Verlängerung und den Maßnahmen profitieren, dies bestätige die Inbetriebnahme.*

Aufgrund der Steigerung der Fahrgastzahlen in der Donaustadt lasse sich auch bereits eine deutliche Veränderung des Modal Splits im 22. Wiener Gemeindebezirk zugunsten des öffentlichen Verkehrs ablesen und damit auch eine Inbetriebnahme des neuen Netzes etwa ein Jahr vor Besiedlung rechtfertigen. Außerdem hätten die Wiener Linien der phasenweisen Stadtentwicklung Rechnung getragen, indem vorerst nur jeder zweite U-Bahn-Zug in die Seestadt Aspern geführt werde. Mit dem Wochenend-Nachtbetrieb der U-Bahn solle vor allem der jungen Bevölkerung, die in den neuen Siedlungsbereichen am Stadtrand lebe, ein attraktives öffentliches Transportangebot zur Verfügung stehen.

Im Zusammenhang mit einer – den öffentlichen Verkehr priorisierenden – zukunftsorientierten städtischen Mobilitätspolitik würden sich planerische Zielsetzungen und verkehrspolitische Strategien für einen menschen- und umweltgerechten Verkehr auf die Stadt und den Standort positiv auswirken. Ein wesentliches Ziel für die stark wachsende Donaustadt und damit auch für eines der größten Stadtentwicklungsprojekte Europas sei daher die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs durch die Verbesserung des Angebots, wie Netzausbau, Verdichtung der Intervalle und Zurverfügungstellung von zukunftsorientierten Kapazitäten. Damit solle der Modal Split der Donaustadt zugunsten des öffentlichen Verkehrs verändert werden.

Die Wiener Linien würden seit dem Jahr 2002 laufend umfangreiche Analysen des gesamten öffentlichen Verkehrsnetzes Wiens durchführen. Die wesentlichen Eckpfeiler seien Stadtentwicklung, Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage. Sämtliche Maßnahmen würden hinsichtlich ihrer Verkehrswirksamkeit und Kostenwirksamkeit unter-



sucht und die Leistungsfähigkeit des gesamten Netzes in der Netzanalyse der Wiener Linien dargestellt. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse seien unterstützend für die Zielsetzungen der Stadtplanung und die verkehrspolitischen Strategien der Stadt, die im Hinblick auf Nachhaltigkeit über ausschließlich betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte hinausreichen würden.

Die Wiener Linien teilten zudem mit, dass am 12. Juli 2007 der Bund und das Land Wien ein Übereinkommen hinsichtlich der Realisierung einer 4. U-Bahn-Ausbauphase unterzeichnet hätten. Darin enthalten sei u.a. das Projekt der U-Bahn-Linie U2-Nord gewesen, welches die Verlängerung der U-Bahn-Linie U2 von der Aspernstraße in das Flugfeld Aspern umfasst hätte. Vertraglich festgelegt seien sowohl die Gesamtkosten von 358 Mio. EUR mit einer Preisbasis 2007 als auch das Realisierungsjahr 2013 gewesen. Darauf aufbauend seien mit Schreiben der Stadt Wien vom 17. September 2007 die Wiener Linien aufgefordert worden, diesen politischen Beschluss umzusetzen. Das Bauprojekt sei in den folgenden Jahren sowohl im vorgegebenen Kosten- als auch im vorgegebenen Terminrahmen realisiert und der Betrieb auf dieser Strecke aufgenommen worden.

- 21.4** Der RH erinnerte den Wiener Stadtsenat und die Wiener Linien daran, dass der Bau der ersten Wohnbauten in der Seestadt Aspern statt ab 2010 erst Anfang 2013 begonnen hat. Somit war die Eröffnung der U-Bahn-Linie U2 im Oktober 2013 rund ein Jahr vor der Fertigstellung der ersten Wohnungen eher durch Verzögerungen bei der Realisierung der Seestadt Aspern – bei termingerechter Realisierung der U-Bahn – als durch verkehrsstrategische Überlegungen begründet.

Kosten der Verlängerung der U-Bahn-Linie U2

- 22.1** (1) Die Stadt Wien schätzte im Jahr 2007 die Gesamtkosten inkl. Preissteigerung der Verlängerung der U-Bahn-Linie U2 von der Station Aspernstraße bis in die Seestadt Aspern auf rd. 408,52 Mio. EUR exkl. USt.³³ Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung betragen die prognostizierten Gesamtkosten rd. 340,29 Mio. EUR exkl. USt und lagen somit um rd. 68,23 Mio. EUR unter den prognostizierten Kosten.

³³ It. Aktenvermerk zur Generellen Planungsbesprechung Verlängerung der U-Bahn-Linie U2 von der Station Aspernstraße in die Seestadt Aspern

Die Schätzung der Baukosten³⁴ betrug rd. 290,18 Mio. EUR exkl. USt (inkl. einer Vorausvalorisierung mit einer Preisbasis von 2007 rd. 338,81 Mio. EUR exkl. USt).

Die tatsächlichen Kosten sollten rd. 280,00 Mio. EUR, damit um rd. 58,81 Mio. EUR weniger als veranschlagt, betragen. Durch die Errichtung von vier Streckenabschnitten und vier Stationsbauwerken inkl. Endbauwerk resultierten Kosten je Station von rd. 70,00 Mio. EUR exkl. USt.

Im Vergleich dazu wendeten die Wiener Linien für den Ausbau der U-Bahn-Linie U1 nach Leopoldau³⁵ mit fünf Streckenabschnitten und fünf Stationsbauwerken inkl. Endbauwerk rd. 385,30 Mio. EUR exkl. USt (je Station rd. 77,06 Mio. EUR exkl. USt) auf.

(2) Die Definition der Baukosten der Wiener Linien stimmte trotz Verweises nicht mit jener der ÖNORM B 1801-1³⁶ überein. Die von den Wiener Linien bezeichneten Baukosten entsprachen den Errichtungskosten der ÖNORM B 1801-1 (Baukosten zusätzlich Planungsleistungen, Nebenleistungen und Reserven ergeben Errichtungskosten).

22.2 Der RH wies darauf hin, dass die Wiener Linien die Baukosten nicht entsprechend der Definition der ÖNORM B 1801-1 darstellten und empfahl den Wiener Linien, die Kosten entsprechend der ÖNORM B 1801-1 zu bezeichnen, um die erforderliche Transparenz und Nachvollziehbarkeit sicherzustellen.

22.3 *Die Wiener Linien sicherten die zukünftige Beachtung der exakten Verwendung der Begriffe Baukosten und Errichtungskosten gemäß ÖNORM B 1801-1 zu. Aufgrund der Besonderheiten im U-Bahnbau, wie z.B. der Wagenbaukosten, sei eine 100-prozentige Umsetzung gemäß ÖNORM B 1801-1 nicht möglich.*

³⁴ Baukosten lt. Wiener Linien: Aufschließung, Bauwerk-Rohbau, Bauwerk-Technik, Bauwerk-Ausbau, Einrichtung, Außenanlagen, Planungsleistungen, Nebenleistungen, Reserven; Baukosten lt. ÖNORM B 1801-1: Aufschließung, Bauwerk-Rohbau, Bauwerk-Technik, Bauwerk-Ausbau, Einrichtung, Außenanlagen

³⁵ Eröffnung September 2006

³⁶ ÖNORM B 1801-1: Bauprojekt- und Objektmanagement Teil 1: Objektterrichtung, 2009; diese ÖNORM lag der Kostenschätzung der Wiener Linien zugrunde

Straßenbahnlinien und Busverbindungen

23.1 (1) Die beiden Straßenbahnlinien 25³⁷ und 26³⁸ sollten die lokalen Zentren mit den Bezirkszentren verbinden und eine rasche Anbindung an die U-Bahnen und S-Bahnen³⁹ gewährleisten. Die Eröffnung der Neubaustrecke der Linie 25 erfolgte Ende 2012⁴⁰. Das Generelle Projekt aus dem Jahr 2008 sah eine Verlängerung der Linie 25 bis in die Seestadt zur Straße „An der alten Schanze“ vor.

Eine Vergleichs- bzw. Kosten-Nutzen-Rechnung für die Auswahl der Verkehrsmittel für das Sekundärnetz (Straßenbahnlinien oder Busse) stellten die Stadt Wien und die Wiener Linien nicht an. Die Entscheidungsgrundlagen für die Stadt Wien waren die Auslastung und die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs.

Eine Verlängerung der beiden Straßenbahnlinien in die Seestadt Aspern war zwar angedacht⁴¹, jedoch noch nicht konkret in Planung und war weder durch die Linie 25 (Ortskern Aspern – Endhaltestelle Oberdorfstraße) noch durch die Linie 26 (U-Bahn Station U2 Hausfeldstraße) mit Mitte 2013 gesichert. Die beiden Straßenbahnlinien hatten bezüglich der Erschließung der Seestadt Aspern zur Zeit der Gebarungsüberprüfung eine untergeordnete Bedeutung. Für eine mögliche Verlängerung hielten alle Projektbeteiligten vorgesehene Trassen frei. Im Programmhandbuch war die Anbindung der Straßenbahnen – mit einer geringen Eintrittswahrscheinlichkeit, jedoch einer spürbaren Auswirkung im Fall der verspäteten Fertigstellung – als terminliches Risiko dargestellt.

(2) Neben dem Bau der U-Bahn-Linie U2 und der möglichen Verlängerung der Straßenbahnlinien 25 und 26 konzipierten die Wiener Linien ein Busnetz.

³⁷ U6 bzw. ÖBB Station Floridsdorf, U1 Kagran, U2 Donauespital, Oberdorfstraße Aspern mit der Option U2 Aspern Nord

³⁸ Strebersdorf, U6 Floridsdorf, U1 Kagraner Platz, U2 Hausfeldstraße mit der Option U2 Aspern Nord

³⁹ Linie 25: Station Floridsdorf, S80 Erzherzog Karl Straße

⁴⁰ Die Neubaustrecke im Bereich der Station Tokiostraße hatte gemäß den Generellen Planungen eine Länge von rd. 1,0 km.

⁴¹ Für die Straßenbahnlinie übergab die MA 18 mit einem Aktenvermerk die Generelle Planung mit einer Kostenschätzung von rd. 29,71 Mio. EUR exkl. USt an die Wiener Linien. Ein Teil der Kosten war jedoch der Verlängerung über die Tokiostraße bis zur Oberdorfstraße, die bereits Ende 2012 realisiert wurde, zugeordnet.

Zwei Buslinien⁴² passten die Wiener Linien in ihrer Linienführung an, einige Buslinien⁴³ sollten neu geführt werden und zum größten Teil als Zubringer zur U-Bahn-Linie U2 bzw. zu den Stationen Aspernstraße, Aspern Nord und Seestadt dienen. Die Wiener Linien planten, zwei Buslinien durch die Seestadt über die Ringstraße von der Station U2 Seestadt zur Station U2 Aspern Nord bzw. von der Station U2 Aspernstraße zur Station U2 Seestadt zu führen.⁴⁴

- 23.2** Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Stadt Wien und die Wiener Linien für die Auswahl des Sekundärnetzes keine Vergleichs- oder Kosten-Nutzen-Rechnungen anstellten und empfahl der Stadt Wien und den Wiener Linien, für zukünftige Entscheidungen zwischen Bus und Straßenbahn Vergleichsrechnungen bezüglich Kosten, Nutzen, Fahrgastplätzen und Intervallen zu erstellen.

Der RH wies darauf hin, dass die Straßenbahnlinien 25 und 26 in der 2013 realisierten Form lediglich einen Sekundärnutzen für die Einwohner der Seestadt Aspern haben.

- 23.3** *Der Wiener Stadtsenat und die Wiener Linien teilten in ihrer im Einvernehmen verfassten Stellungnahme mit, dass es eine konkrete Zielsetzung der Stadtplanung gewesen sei, im Sinne einer Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs zwischen Floridsdorf und Donaustadt, mit der Straßenbahnlinie 26 eine sehr öffentlich-verkehrswirksame Tangentiale von Floridsdorf (U-Bahn-Linie U6 und S-Bahn) über den Kagraner Platz (U-Bahn-Linie U1) durch die großen Wohnhausanlagen Ziegelhofstraße/Quadenstraße bis zur Station Hausfeldstraße (U-Bahn-Linie U2, S-Bahn S80) zu schaffen. Durch die Straßenbahnlinie 25 würden Floridsdorf (U-Bahn-Linie U6 und S-Bahn), das Zentrum Kagran (U-Bahn-Linie U1) und das Donauspital (U-Bahn-Linie U2) wesentlich besser miteinander verknüpft werden. Dadurch erfolge die Verbindung der lokalen Zentren mit den Bezirkszentren und sei darüber hinaus eine rasche Anbindung an U-Bahnen und S-Bahnen gewährleistet.*

Mit den Straßenbahnlinien 25 und 26 würden Kapazitäten für die künftige Entwicklung der Bezirke ermöglicht werden. Die Wiener Linien verwiesen dabei auf die unter der TZ 21 dargestellte Netzanalyse.

⁴² Linien 88A und 89A

⁴³ Linien 22A, 84A, 85A, 88B, 95A, 99A und 99B

⁴⁴ Linien 84A und 88A



Die angeführten Maßnahmen seien gemeinsam mit der U-Bahn-Führung in die Seestadt Aspern ein wesentlicher erster Schritt für die Gesamtverbesserung des öffentlichen Verkehrs in der Donaustadt. Bei entsprechender Besiedlung der Seestadt Aspern sei es möglich, darauf aufzubauen und einen Straßenbahnausbau gemäß Intentionen der Stadtplanung bis zur U-Bahn Station Aspern Nord zu konkretisieren. Für die Wiener Linien sei dafür derzeit noch keine Dringlichkeit gegeben. Die Erstellung der Generellen Projekte sei jedoch wichtig für die Freihaltung von verkehrswirksamen Trassen.

- 23.4** Der RH hielt gegenüber den Wiener Linien und dem Wiener Stadtsenat fest, dass ungeachtet der Zielsetzung der Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs zwischen Floridsdorf und Donaustadt Vergleichsrechnungen bezüglich Kosten, Nutzen, Fahrgastplätzen und Intervallen für zukünftige Entscheidungen zwischen Bus und Straßenbahn vorab nicht angestellt wurden, weshalb er bei seiner Empfehlung verblieb.

S-Bahn-Linie S80

- 24.1** Im Jahr 1979 schlossen die Stadt Wien und der Bund eine Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG über Vorhaben in der Bundeshauptstadt Wien (u.a. für einen Ausbau der Schieneninfrastruktur) ab („Wiener Vertrag“). Dieser wurde laufend fortgeschrieben, u.a. hinsichtlich des Ausbaus der S-Bahn-Linie S80 – auch Marchegger Ast genannt – im Jahr 1998.

Im Jahr 2011 errichteten die ÖBB im Zuge der Ausbauarbeiten der U-Bahn-Linie U2 eine provisorische Haltestelle Hausfeldstraße in Hochlage für die Verbindung nach Bratislava. Die S-Bahn-Linie S80 hielt in den Stationen Stadlau, Erzherzog-Karl-Straße und bei der Endhaltestelle Hirschstetten.

Die ÖBB untersuchten in einer Studie⁴⁵ die Bedeutung der Station Stadlau und den Bereich bis Aspern, wobei insbesondere die Verkehrswirksamkeit der Haltestellen Hirschstetten und Hausfeldstraße hinterfragt wurde. Die Studie kam zum Ergebnis, dass eine Auflassung der Station Hausfeldstraße gerechtfertigt wäre, weil weder für die ÖBB noch für den öffentlichen Verkehr insgesamt ein relevanter Fahrgastverlust entstehe und die Station U2 Aspern Nord größere Bedeutung einnehme. Bis Ende des Jahres 2017 sollte der Ausbau der S80 – in Abstimmung und zeitgleich mit der Stadtstraße und der S 1 – realisiert werden (siehe TZ 25).

⁴⁵ Wirkungsanalyse Haltestellen Wien Ausbau Marchegger Ast vom 4. November 2008

Die Studie „ÖV-Sekundärnetz – Flugfeld und Verknüpfungen“⁴⁶ sah eine Errichtung der ÖBB Station Aspern Nord⁴⁷ gemeinsam mit der U-Bahn-Linie U2 vor. Die S80 sollte im 30-Minuten-Takt eine Verbindung über den Hauptbahnhof und Wien Meidling bis nach Hütteldorf bilden. Richtung Osten sollte die S80 bis an die Stadtgrenze nach Raasdorf ausgebaut werden und Züge Richtung Bratislava im 60-Minuten-Takt an der Station Aspern Nord halten.

Die geschätzten Kosten des Vollausbau⁴⁸ für den Abschnitt der S80 in Wien inkl. einer Station im Norden der Seestadt Aspern mit einer Bauzeit von 2015 bis 2017 beliefen sich auf rd. 119,80 Mio. EUR exkl. USt.

- 24.2** Der RH hob den nunmehrigen Plan der ÖBB, den Ausbau der S80 – wenngleich gegenüber dem Verkehrskonzept Wien 1994 stark verzögert – zeitgleich mit der Realisierung der S 1 und der Stadtstraße vorzunehmen, positiv hervor, weil damit Synergieeffekte genutzt und Mehraufwendungen vermieden werden.

Stadtstraße/S 1

Projektbeschreibung

- 25** Im Masterplan 2007 für die Seestadt Aspern war eine Fertigstellung der S 1 (vom Knoten Raasdorf bis Anschlussstelle (Ast) Heidjöchl) und der Stadtstraße (von der Ast Hirschstetten A 23 bis zur Ast Heidjöchl; siehe Abbildungen 8 und 9) für die Jahre 2012 bis 2015 vorgesehen, verschob sich jedoch aufgrund der Finanzierung auf 2015 bis 2017. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung des RH an Ort und Stelle gab es noch keine entsprechende hochrangige Verbindung. Bis zur Vereinbarung⁴⁹ zwischen dem BMVIT, der Stadt Wien und der ASFINAG vom August 2011 war der Ausbau der Stadtstraße nicht gesichert. Erst mit dieser Vereinbarung waren Finanzierung und Zuständigkeit begründet. Der geplante Bau der Stadtstraße wird sich voraussichtlich von 2015 auf 2016 verschieben.

⁴⁶ Flugfeld und Verknüpfungen, Endbericht, erstellt durch Österreichisches Institut für Raumplanung, Dezember 2006

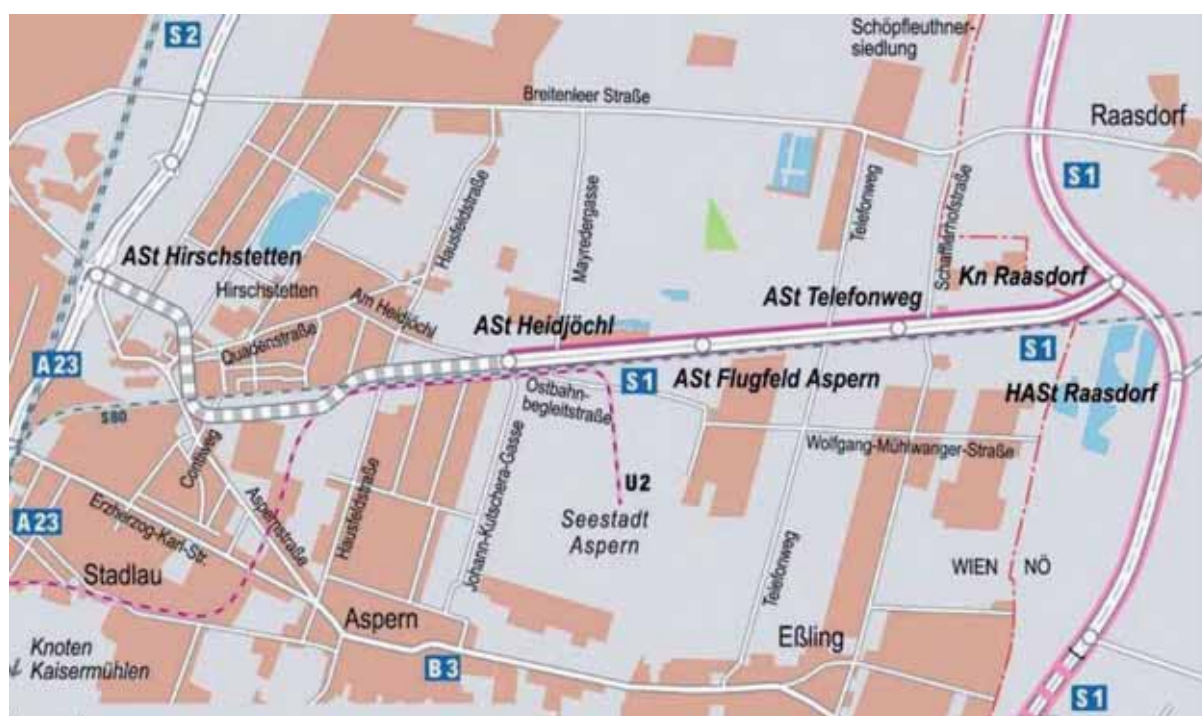
⁴⁷ Die ÖBB legten sich bezüglich der Benennung der Station noch nicht fest.

⁴⁸ Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau

⁴⁹ Vereinbarung zwischen dem Bund, vertreten durch das BMVIT, der Stadt Wien und der ASFINAG über die Errichtung der hochrangigen Infrastruktureinrichtungen im Raum Wien, insbesondere im Korridor zwischen Hirschstetten/Stadlau und Raasdorf.

Im Vorprojekt 2011 gab die ASFINAG an, dass dessen Ziele⁵⁰ zum großen Teil regionalen und lokalen Nutzen aufwiesen (z.B. Entlastung von Essling). Die Realisierung der Stadtstraße und der S 1 sollte nach Auskunft der Projektleitung der Seestadt Aspern den Durchgangsverkehr bündeln und das Straßennetz des 22. Wiener Gemeindebezirks – vor allem die B 3 und die Breitenleer Straße – entlasten, wobei die Anbindung an die Seestadt Aspern nur als zusätzliche Funktion gesehen wurde.

Abbildung 8: Strecken grafik S 1, AS1 Heidjöch1 bis Knoten Raasdorf



Quelle: ASFINAG

⁵⁰ Verbesserung der Erreichbarkeit (in) der Donaustadt und der Region und Sicherung des Standorts im internationalen Wettbewerb

Abbildung 9: Streckengrafik S 1



Quelle: ASFINAG

Kostenschätzung Stadtstraße/S 1

- 26.1** In einem Übereinkommen vereinbarten das BMVIT, die Stadt Wien und die ASFINAG, dass die sogenannte Stadtstraße nunmehr die Stadt Wien realisieren sollte⁵¹ und der Bund für die Errichtung 231,60 Mio. EUR inkl. USt – jedoch ohne Vorausvalorisierung – zur Verfügung stellen sollte. Laut 1. und 2. Controllingbericht vom Jänner 2013 bzw. April 2013 sah die Projektleitung Seestadt Aspern ein finanzielles Risiko, weil sie der Ansicht war, dass die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel von 231,60 Mio. EUR nicht reichen würden.

In den Projektstatusberichten bewertete die Stadt Wien die Realisierung als wichtig und eine Verzögerung als kritisch. Mitte 2009 stellte die Stadt Wien fest, dass ohne den Ausbau der Stadtstraße die Entwicklung der Seestadt Aspern im höchsten Ausmaß beeinträchtigt werden würde.

Im Programmhandbuch (siehe TZ 8) war die verspätete Realisierung der Stadtstraße und der Donauquerung der S 1 als terminliches Risiko mit einer hohen Eintrittswahrscheinlichkeit und einer kritischen bzw. hohen Auswirkung dargestellt. Die Auswirkungen stellte die Projektleitung Seestadt Aspern mit Verkehrsüberlastungen, Auswirkungen auf die UVP, Verzögerungen in der Entwicklung und dem Wegfall von Standortqualitäten dar.

Die seitens der ASFINAG erstellten Kostenschätzungen der S 1 (vom Knoten Raasdorf bis ASt Heidjöchl) und der Stadtstraße (von der ASt Hirschstetten A 23 bis zur Ast Heidjöchl) aus dem Jahr 2010 beliefen sich – exkl. Preisgleitung – zwischen rd. 284,00 Mio. EUR exkl. USt (vier-streifige Stadtstraße) und rd. 388,00 Mio. EUR exkl. USt (niveaufreie Einhausung West und Einhausung Ost) bzw. – inkl. Preisgleitung – zwischen rd. 321,00 Mio. EUR exkl. USt und rd. 438,00 Mio. EUR exkl. USt.

- 26.2** Der RH stellte fest, dass hinsichtlich der Realisierung der Stadtstraße ein terminliches und finanzielles Risiko bestand. Allein aus geplanten Einhausungsmaßnahmen würde sich eine Verteuerung von rd. 117,00 Mio. EUR exkl. USt ergeben. In den ursprünglichen Annahmen über die Kosten war keine Preisgleitung berücksichtigt.

⁵¹ Mit der Verlängerung der Bundesstraßen im Jahr 2002 wurde die nunmehrige Stadtstraße als damalige B 3d (Donau Straße, Abzweigung Hirschstetten als Autobahn A 23) ins Bundesstraßenverzeichnis aufgenommen. Ende Juli 2011 wurde dieser Streckenabschnitt – wegen seiner bloß untergeordneten Bedeutung für den Durchzugsverkehr – aus der Anlage des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG) gestrichen.

Unter Hinweis auf TZ 11 empfahl der RH der Stadt Wien, die ihr aus der Errichtung der Stadtstraße erwachsenden Kosten zu ermitteln, um einen Gesamtüberblick über die durch die Stadt Wien zu tragenden Kosten betreffend das Stadtentwicklungsgebiet Seestadt Aspern sicherzustellen.

- 26.3** *Der Wiener Stadtsenat teilte mit, dass es für die so genannten Kontextprojekte, wie etwa die Stadtstraße, ebenso wie für den Ausbau der S80 eine eigene Projektkoordination gebe. Mit Bezug auf die Risikotragung der Bundeshauptstadt betreffend die Realisierung der Stadtstraße sei diese im Zuge der Vereinbarungsgespräche mit dem BMVIT durchgängig thematisiert worden.*

Verkehrsaufkommen und Zuständigkeiten

- 27.1** (1) Eine Verkehrsstudie der ASFINAG vom Oktober 2011 stellte fest, dass die Verbindung von der A 23 ASt Hirschstetten bis zur S 1 Knoten Raasdorf zum einen die Verkehrsströme aus dem Osten Wiens bzw. von der S 1 kommend bündeln und zum anderen die lokalen und regionalen Verkehrsströme aufnehmen würde.

Tabelle 4: Prognostizierte Verkehrsaufkommen Gesamtverkehr DTVw (Anzahl Kfz/24h) Prognose 2025

| | | B 3 ² | Breitenleer- Str. ³ | Stadtstraße | S 1 ⁴ |
|-----------------------|---|---|-----------------------------------|----------------|------------------|
| | | Gesamtverkehr DTVw ⁵ (Anzahl Kfz/24h) im Bereich der Seestadt | | | |
| Prognose- variante | Bestand 2005 | 31.000 | 18.200 | - ⁶ | - |
| 1 | Realisierung Stadtentwicklung Süd | 38.300 | 25.700 | - | - |
| 2 | Realisierung A 23 bis Seestadt und Stadtentwicklung Süd und Nord | 38.700 | 26.200 | 25.100 | - |
| 3 | Realisierung S 1 Nord, S 8, A 23 bis Seestadt und Stadtentwicklung Süd und Nord | 37.000 | 20.200 | 25.200 | - |
| 4 | Realisierung S 1, S 8, Stadtentwicklung Süd und Nord | 28.400 | 12.200 | - | 18.300 |
| 5 | Realisierung S 1, S 8, A 23 bis Seestadt ¹ und Stadtentwicklung Süd und Nord | 35.200 | 13.300 | 34.400 | 19.200 |
| 6 | Realisierung S 1, S 8, A 23 bis Seestadt und Stadtentwicklung Süd und Nord | 32.600 | 12.100 | 43.600 | 28.600 |
| 7 | Realisierung S 1 (inkl. Donau- querung), S 8, A 23 bis Seestadt und Stadtentwicklung Süd und Nord | 23.600 | 8.300 | 32.600 | 25.600 |

¹ ohne Verbindung zwischen A 23 Stadtstraße und S 1 im Bereich der Seestadt Aspern

² B 3 Donau Straße im Bereich der Salfenstraße

³ Breitenleer Straße im Bereich östlich des Agavenwegs

⁴ S 1 im Bereich Seestadt Aspern

⁵ durchschnittlicher täglicher Verkehr werktags

⁶ keine Errichtung

Quelle: ASFINAG

Die Verkehrsstudie zeigte, dass bei einer Realisierung des Stadtentwicklungsgebiets Aspern das Verkehrsaufkommen auf der Breitenleer Straße (26.200 Kfz/24h) und der B 3 (38.700 Kfz/24h) beträchtlich steigen, durch die Errichtung der Stadtstraße jedoch abnehmen würde. Weiters prognostizierte die Studie der Stadtstraße ein höheres Verkehrsaufkommen (Prognosevarianten 5, 6 und 7) und damit eine höhere verkehrliche Bedeutung als der S 1 von der Anschlussstelle Heidjöchl bis zum Knoten Raasdorf.

(2) Die geplante S 1 vom Knoten Raasdorf bis zur ASt Heidjöchl endete in der Stadtstraße, die keine Bundesstraße war und damit nicht dem Durchzugsverkehr, sondern der lokalen Aufschließung diente (Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG, § 1 Abs. 2, § 2 Abs. 1 BStG 1971).

Verkehr

Für die Aufnahme von Straßenzügen, die eine Bedeutung für den Durchzugsverkehr erlangten, in den Anhang des BStG 1971 war eine Gesetzesänderung notwendig. Straßenzüge, die ihre Bedeutung für den Durchzugsverkehr verloren haben, werden durch das Bundesgesetz als Bundesstraßen aufgelassen. In der Regierungsvorlage für die Novelle des BStG 1971 (Juli 2011) hielt das BMVIT fest, dass die Verbindung von der A 23 ASt Hirschstetten zur S 1 ASt Heidjöchl nicht jene Bedeutung besaß, die eine Verwirklichung als Bundesstraße nötig machten.

- 27.2** Der RH stellte fest, dass für die Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht mehr als Bundesstraße konzipierte Stadtstraße ein höheres Verkehrsaufkommen prognostiziert wurde und ihr damit eine höhere verkehrliche Bedeutung als der S 1 von der Anschlussstelle Heidjöchl bis zum Knoten Raasdorf zukam. Während die Stadtstraße aus dem Bundesstraßenverzeichnis aufgrund der geringen Bedeutung und der mangelnden Hochrangigkeit herausgenommen worden war, blieb die S 1-Verbindung vom Knoten Raasdorf bis zur Stadtstraße im Bundesstraßenverzeichnis enthalten. Der RH hätte es im Sinne einer einheitlichen Vorgehensweise sowie aus Kostengründen als schlüssig erachtet, wenn auch die S 1 von der Anschlussstelle Heidjöchl bis zum Knoten Raasdorf als Stadtstraße konzipiert worden wäre.

Parkraum

- 28.1** Die Stellplatzverpflichtung, z.B. für einen Bereich im Süden der Seestadt Aspern, betrug 70 % der nach dem Wiener Garagengesetz erforderlichen Stellplatzanzahl. Die erforderlichen Parkplätze wurden über Sammelgaragen abgedeckt. Eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung war nicht geplant, es sollten u.a. im Bereich der U-Bahn Stationen lineare Kurzparkzonen eingerichtet werden.

Bis Ende des Jahres 2017 sollen in einer Park & Ride Anlage (um rd. 16,50 Mio. EUR exkl. USt und Grundstückskosten) rd. 1.000 Stellplätze realisiert werden und über die Anschlussstelle Aspern Ost der S 1 erreichbar sein (optionale Erweiterung um rd. 460 Stellplätze für weitere 6,00 Mio. EUR).

- 28.2** Der RH empfahl der Stadt Wien, zum einen durch eine entsprechende Parkraumbewirtschaftung im Bereich der U-Bahn Stationen und zum anderen durch ausreichende Park & Ride Parkplätze den Pendlerverkehr schon frühzeitig auf den Öffentlichen Verkehr umzulenken.
- 28.3** *Die Wien 3420 Aspern und der Wiener Stadtsenat verwiesen darauf, dass die Park & Ride Anlage außerhalb des Projektgebiets liege. Der Wiener Stadtsenat teilte weiters mit, dass die Park & Ride Anlage von der Projektleitung im erforderlichen Ausmaß mitbehandelt werde. Für*

die Pendler sei – wie im Bericht des RH angeführt – eine Park & Ride Anlage geplant, die optimal nördlich der U2-Station Aspern Nord mit 1.000 Parkplätzen situiert werde und gemeinsam mit der S 1-Spange die umliegenden Ortskerne spürbar entlasten solle.

- 28.4** Der RH erwiderte dem Wiener Stadtsenat und der Wien 3420 Aspern, dass die Relevanz einer Park & Ride Anlage für ein Projektgebiet weniger von dessen Grenzziehung gemäß Erlass der Magistratsdirektion abhing als vielmehr von den verkehrlichen Gegebenheiten. Folglich wurde die Park & Ride Anlage auch im Masterplan Flughafen Aspern behandelt. Im Übrigen wurde die Machbarkeitsstudie Park & Ride Anlage Seestadt Aspern vom 31. Jänner 2013 seitens der MA 18 unter Federführung der Projektleitung Seestadt Aspern beauftragt.

Kostenüberblick

- 29.1** (1) Da die Wibe der Genehmigung der Projektkosten der Stadt Wien dienten, waren nur jene Kosten der Errichtung der Seestadt Aspern Süd umfasst, die den Fachdienststellen der Stadt Wien⁵² erwachsen. Nicht enthalten waren jene Errichtungskosten für technische Einbauten, die von stadtnahen Unternehmen⁵³ durchgeführt werden sollten (z.B. Energieversorgung – Strom, Gas und Fernwärme). Die Höhe dieser Errichtungskosten war weder der Projektleitung Seestadt Aspern noch der Wien 3420 Aspern bekannt (TZ 11).

(2) Im Kostenplan des Programmhandbuchs der Seestadt Aspern waren – neben den in den Wibe dargelegten Kosten – u.a. auch Kosten der Wiener Linien für die Errichtung der U-Bahn, der BIG für die Errichtung des Bildungscampus (soziale Infrastruktur) sowie Kosten für Planungen und Kommunikation enthalten.

Insgesamt beliefen sich die Kosten gemäß Kostenplan auf rd. 332,69 Mio. EUR exkl. USt (rd. 395,42 Mio. EUR inkl. USt). Von diesen Kosten entfielen

- rd. 62,06 Mio. EUR exkl. USt auf die Wien 3420 Aspern,
- rd. 20,70 Mio. EUR exkl. USt auf die Stadt Wien und

⁵² Magistratsabteilungen und Wien Kanal (Unternehmung nach § 71 Wiener Stadtverfassung – WStV)

⁵³ Wien Energie GmbH, Wien Energie Stromnetz GmbH, Wien Energie Gasnetz GmbH und Fernwärme Wien GmbH

Kostenüberblick

- rd. 249,93 Mio. EUR exkl. USt auf Dritte (z.B. rd. 219,00 Mio. EUR für die Errichtung der U-Bahn durch die Wiener Linien und rd. 23,00 Mio. EUR für die Errichtung des Bildungscampus durch die BIG).

(3) Nach Fertigstellung der Seestadt Aspern Süd (geplante Fertigstellung Ende 2015) soll die Erschließung der Seestadt Aspern Nord erfolgen. Da zur Zeit der Gebarungsüberprüfung für diesen Bauabschnitt noch keine detaillierten Planungen vorlagen, gab es für ihn auch noch keine Kostenschätzungen.

(4) Laut 1. und 2. Controllingbericht vom Jänner 2013 bzw. April 2013 sah die Projektleitung Seestadt Aspern hinsichtlich der Stadtstraße ein finanzielles Risiko, weil sie der Ansicht war, dass die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel von 231,60 Mio. EUR nicht reichen würden.

- 29.2** Der RH kritisierte, dass die Projektleitung Seestadt Aspern keinen Gesamtüberblick über die der Stadt Wien aus dem Stadtentwicklungsprojekt Seestadt Aspern erwachsenden Kosten der technischen und sozialen Infrastruktur sowie jener der straßenverkehrlichen Einbindung der Seestadt Aspern besaß (siehe TZ 11, 12 und 26).

Der RH empfahl der Stadt Wien, für die Erhebung aller ihr durch das Stadtentwicklungsprojekt Seestadt Aspern entstehenden Kosten durch die Projektleitung Seestadt Aspern zu sorgen, um dadurch einen Gesamtüberblick über die durch die Stadt Wien zu tragenden Kosten zu erhalten.

- 29.3** *Laut Stellungnahme des Wiener Stadtsenats sei die Projektleitung aufgrund des Erlasses der Magistratsdirektion vom 26. August 2011 für das Projektgebiet zwischen Johann-Kutschera-Gasse, Groß-Enzersdorfer-Straße, Böckingstraße – Pilotengasse Cassionestraße/Rasthorngasse und Ostbahn Wien-Marchegg zuständig. Hinsichtlich des finanziellen Controllings erfasse die Projektleitung alle Kosten der Magistratsdienststellen gemäß der wirtschaftlichen Genehmigung und frage dies vierteljährlich ab. Der Kostenplan umfasse daher alle im Gemeinderat der Stadt Wien genehmigten Kosten (für Einbauten und sonstige technische Infrastruktur, die relevanten Bereiche der U2, den Bildungscampus der Stadt Wien sowie die Parks).*

Über das Controlling der Programmstruktur würden jeweils erste Kostenschätzungen, vierteljährlich prognostizierte Kosten und abgerechnete Kosten erfasst. Die Investitionskosten für den Energiebereich würden künftig direkt abgefragt und in den Kostenplan aufgenommen werden.



Im Projektgebiet gebe es Finanzierungen durch öffentliche Budgetmittel der Stadt Wien und solche durch finanzielle Mittel, die von privatwirtschaftlich geführten Organisationen aufgewendet würden. Aufgrund des oben angeführten Erlasses der Magistratsdirektion erfasse die Projektleitung nur jene in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Wien fallenden Budgetmittel, die innerhalb des geographisch definierten Zuständigkeitsbereichs aufgewendet würden.

- 29.4** Der RH verwies – wie unter TZ 12 und TZ 28 angeführt – darauf, dass die Projektleitung Seestadt Aspern inhaltlich auch mit Projekten, die an das Projektgebiet angrenzten (Feuerwache, Rettungsstation, Park & Ride Anlage), befasst war. Die Relevanz derartiger Projekte für ein Projektgebiet hängt weniger von der Grenzziehung gemäß Erlass der Magistratsdirektion ab, als vielmehr von den inhaltlichen Gegebenheiten.

Der RH hielt daher an seiner Empfehlung fest, für die Erhebung aller der Bundeshauptstadt durch das Stadtentwicklungsprojekt Seestadt Aspern entstehenden Kosten durch die Projektleitung Seestadt Aspern zu sorgen, um dadurch einen Gesamtüberblick über die durch die Bundeshauptstadt zu tragenden Kosten zu erhalten.

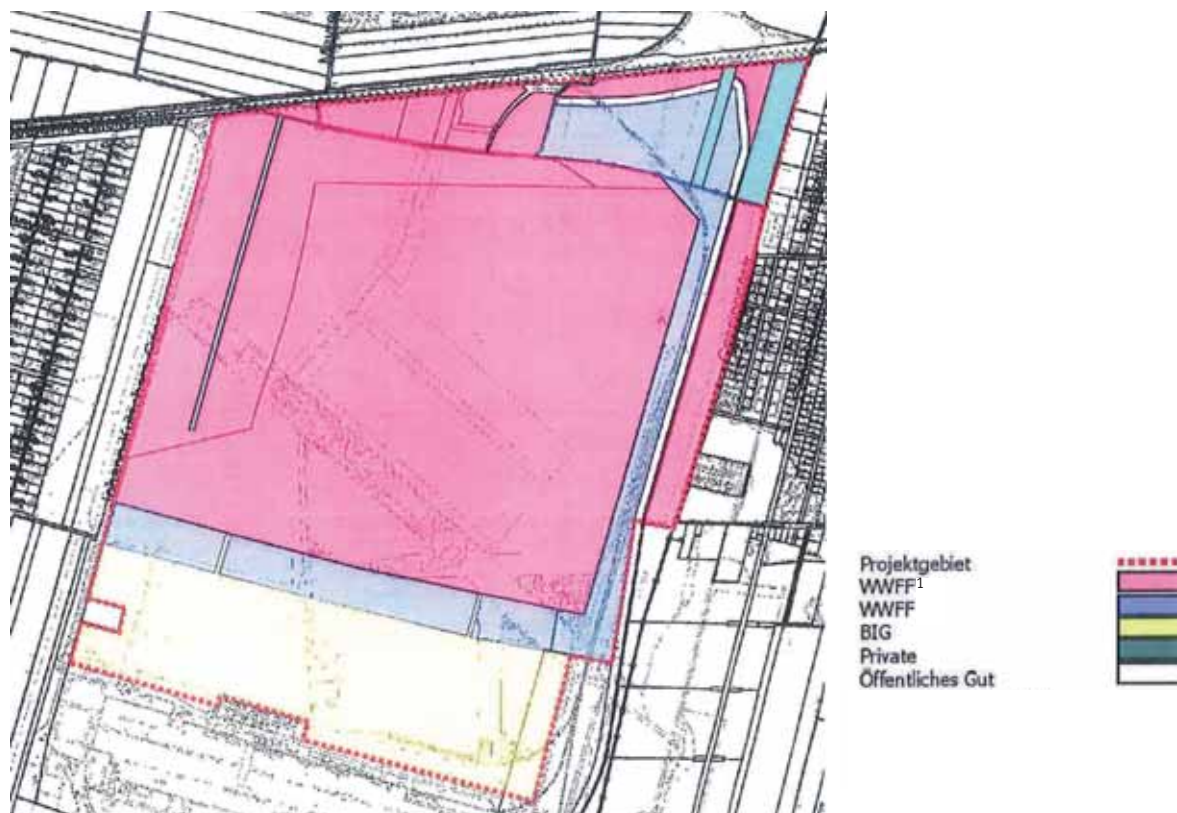
Liegenschaften

Übersicht Eigentumsverhältnisse am ehemaligen „Flugfeld Aspern“ vor dem Beschluss des Masterplans 2007

- 30.1** (1) Das Gebiet des ehemaligen Flugplatzes Wien im 22. Wiener Gemeindebezirk, Katastralgemeinde Aspern, wies vor Beschluss des Masterplans 2007 folgende Eigentumsverhältnisse auf:

Liegenschaften

Abbildung 10: Eigentums- und Rechtsverhältnisse vor Projektbeginn, Stand 4. November 2003



¹ Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds und Stadt Wien haben Anzahlung auf Teile dieser Fläche geleistet
Quelle: Wirtschaftsagentur Wien

Das dargestellte Gebiet umfasste eine Fläche von rd. 200 ha. Im Süden grenzten daran weitere im Eigentum der BIG stehende Flächen im Ausmaß von rd. 40 ha für ein Motorenwerk an.

Das Projektgebiet (inklusive der an ein Motorenwerk vergebenen Flächen) stand vor Projektbeginn überwiegend im Eigentum der BIG und des WWFF. Auf die Stadt Wien und die ÖBB entfielen vor allem die dem öffentlichen Verkehr dienenden Flächen (insbesondere an den Außen- grenzen des Projektgebiets), weitere Flächen entfielen auf Private.



| Tabelle 5: Eigentumsverhältnisse vor Beschluss des Masterplans 2007 | |
|--|----------------------------|
| Rechtsträger | ha |
| WWFF | rd. 135 |
| BIG | rd. 95 |
| Stadt Wien, ÖBB, Private | rd. 10 |
| Summe | rd. 240¹ |

¹ einschließlich Motorenwerk (40 ha)

Quelle: Wirtschaftsagentur Wien

(2) Die Liegenschaftsfläche des WWFF (in Abbildung 8 rosa gekennzeichnet) war jedoch durch zwei seit dem Jahr 1992 nicht vollständig abgeschlossene Erwerbsvorgänge gekennzeichnet. Aufgrund dieser hatte jeweils aus dem Eigentum des WWFF

- der Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds (nunmehr wohnfonds_wien fonds für wohnbau und stadterneuerung) einen Anspruch auf grundbücherliche Übertragung von rd. 250.000 m² Liegenschaftsfläche. Dieser Anspruch gilt mit Umsetzung der Verwertungsvereinbarung vom 3. Februar 2010 zwischen dem Wohnfonds Wien, dem WWFF und der Wien 3420 Aspern als erfüllt (siehe TZ 34),
- die Stadt Wien einen Anspruch auf grundbücherliche Übertragung von rd. 201.000 m² Liegenschaftsfläche als geplante erforderliche Flächen für die Infrastruktur und öffentliche Grünflächen.

(3) Grundlage dieser Verträge war das damalige Strukturmodell für die Stadtentwicklung des Flugfelds Aspern. Bei beiden im Jahr 1992 abgeschlossenen Verträgen legten die Vertragspartner mangels rechtswirksam kundgemachter Flächenwidmung und entsprechender Bebauungsbestimmungen lediglich das Ausmaß, nicht jedoch die Lage der kaufgegenständlichen Liegenschaften fest.

Trotz des unklaren Zeitpunkts der Gegenleistung bezahlte die Stadt Wien den vereinbarten Kaufpreis in der Höhe von rd. 19,07 Mio. EUR noch im Jahr 1992 zur Gänze. Der damalige Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds leistete im Jahr 1992 mehr als 90 % des Kaufpreises von rd. 35,06 Mio. EUR, somit rd. 31,98 Mio. EUR. In Summe flossen dem WWFF im Jahr 1992 damit rd. 51,05 Mio. EUR zu.

Liegenschaften

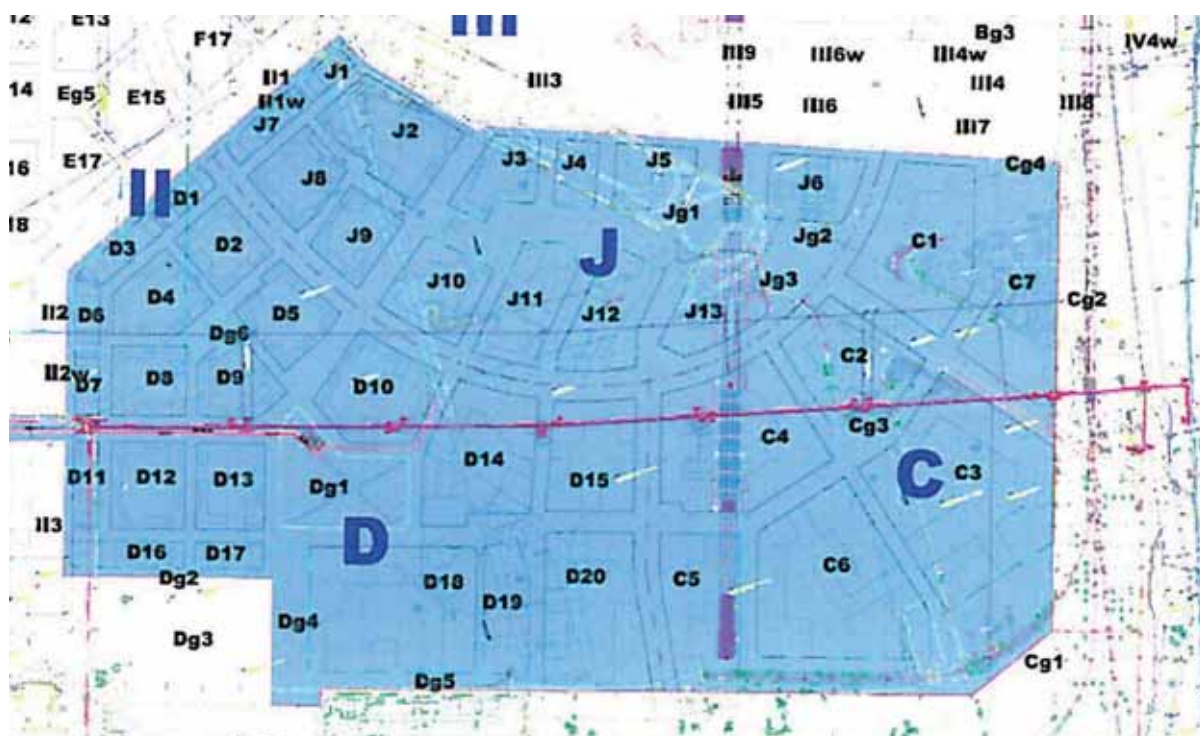
Mit dem Verkauf von Liegenschaften an den damaligen Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds wurde bereits 1992 ein wesentlicher Verwertungspartner für die Realisierung der Seestadt Aspern festgelegt.

30.2 Der RH kritisierte, dass die Stadt Wien und der Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds dem WWFF im Jahr 1992 aufgrund von Verträgen über den Verkauf von Liegenschaften rd. 51,05 Mio. EUR zahlten, ohne dass in der Folge für einen Zeitraum von rund zwei Jahrzehnten die Lage der verkauften Liegenschaften konkret festgelegt wurde.

Liegenschaftsbewertungen

31.1 Die Gesamtfläche der Seestadt Aspern nördlich des Motorenwerks betrug 200 ha. Insgesamt erstellten drei Sachverständige zwischen 1996 und 2009 vier Gutachten und zum Teil ohne Berücksichtigung des im Mai 2007 beschlossenen Masterplans. Die im Einzelfall begutachtete Fläche betrug maximal 74 ha. In das zuletzt 2008 beauftragte Gutachten gingen erstmalig die im Süden der Seestadt Aspern gelegene Flächennutzung gemäß Masterplan in detaillierter Weise und die genaue Lage ein; die begutachtete Fläche betrug 61 ha.

Abbildung 11: Begutachtete Lage und Bauplatzstruktur im Süden der Seestadt Aspern aus dem im Jahr 2008 beauftragten Gutachten



Quelle: Liegenschaftsgutachten

Für die an die GELUP GmbH zu veräußernden Liegenschaften im Ausmaß von rd. 11,3 ha (112.584 m² ⁵⁴, siehe auch TZ 35) wies der zuletzt beauftragte Gutachter – unter der Annahme, dass die Liegenschaften im Sinne des vorliegenden Masterplanes in Bauland umgewidmet, aufgeschlossen und erschlossen waren – zum Bewertungsstichtag 13. März 2008 einen fiktiven Verkehrswert von 35,73 Mio. EUR aus. Durchschnittlich ergab sich somit ein Schätzpreis von 317,36 EUR pro m².

Am 20. Mai 2009 gab der Sachverständige der Wien 3420 Aspern (siehe auch TZ 33) den fiktiven Verkehrswert von rd. 65 EUR⁵⁵ pro m² Liegenschaftsfläche bezogen auf die gesamte Liegenschaftsfläche von 61 ha an.

⁵⁴ Diese Fläche bildete eine Teilfläche der begutachteten Liegenschaftsfläche von 61 ha.

⁵⁵ unter Berücksichtigung der Infrastrukturkosten

- 31.2** Der RH kritisierte, dass vom Gesamtareal der Seestadt Aspern von rd. 200 ha (exkl. der langfristig an ein Motorenwerk vergebenen Fläche von rd. 40 ha) letztlich nur eine Liegenschaftsfläche von 61 ha unter Bezugnahme auf die im Gebiet geplanten Bebauungsarten bewertet wurde. Damit unterblieb eine vollständige Erfassung der insgesamt im Bereich der nunmehrigen Seestadt Aspern vorhandenen Grundstückswerte.

In Anbetracht der Größenordnung des Areals hätte es der RH für zweckmäßig erachtet, wenn mehr als ein Gutachten basierend auf differenzierten Flächen nach Nutzungsarten erstellt worden wäre.

- 31.3** *Laut Stellungnahme der Wien 3420 Aspern sei die Bewertung der südlichen Flächen (61 ha) unter Bezugnahme auf die geplanten Bebauungsarten erfolgt, wobei möglichst realistische Planungsannahmen getroffen worden seien; d.h. die Bewertung sei zu einem Zeitpunkt durchgeführt worden, zu dem die Konkretisierung der Baufelder möglichst hoch gewesen sei (Flächenwidmung und Bauungsplanung, UVE/UVP). Darin begründe sich auch die Tatsache, dass dies nur für 61 ha erfolgte, welches auch jene Fläche sei, die derzeit in Verwertung sei.*

Die weiteren Flächen würden sich in der nördlichen Entwicklungsetappe befinden und seien bislang noch keiner Verwertung zugeführt worden. Es sei daher in diesem Bereich noch zu keinen Grundstückstransaktionen gekommen und daher auch zu keiner negativen Beeinflussung. Die Mobilisierung der nördlichen Flächen erfolge nun, nachdem der Masterplan adaptiert und den zwischenzeitlichen Entwicklungen angepasst worden sei (teilweise Veränderung der Baufelder, Veränderung der Dichten, Veränderung der Höhen etc.). Neben der nun in Bearbeitung befindlichen Flächenwidmung und teilweisen Bauungsplanung und der zweiten Umweltverträglichkeitsprüfung für den Städtebau sei bei absehbarer Projektreife die Bewertung dieser verwertbaren Liegenschaften der Nordetappe durchzuführen.

- 31.4** Der RH erinnerte daran, dass der Wiener Gemeinderat das Plandokument (Flächenwidmung und Bauungsplanung) 7812 mit Beschluss des Gemeinderats vom 27. Jänner 2010 und Plandokument 7918 mit Beschluss des Gemeinderats vom 31. Mai 2010 genehmigte. Die bescheidmäßigen Bewilligungen der Umweltverträglichkeitserklärungen zu den Vorhaben Städtebau und Straßenbau erfolgten jeweils am 18. Mai 2010. Die Genehmigung der Plandokumente und die Bewilligung der Umweltverträglichkeitserklärungen erfolgte somit nach Erstellung der Liegenschaftsbewertung.

Der RH wies zudem darauf hin, dass es im Nordbereich zu einer großen Grundstückstransaktion gekommen war, nämlich durch den Vertrag vom 14. Dezember 2009, mit dem die Wirtschaftsagentur Wien (damals WWFF) und die BIG der Wien 3420 Aspern eine unwiderrufliche und unentgeltliche Option über ein Flächenausmaß von rd. 106,4 ha im nördlichen Teil der Seestadt Aspern einräumten (siehe TZ 34).

Übersicht aktuelle Eigentums- verhältnisse

32 In den Jahren 2008 bis 2012 schlossen die Wirtschaftsagentur Wien (vormals WWFF) und die BIG Verträge, aufgrund derer Liegenschaftseigentum übertragen, Optionsrechte auf den Erwerb von Liegenschaften eingeräumt sowie ausschließliche Verwertungsrechte vergeben wurden. Dabei handelte es sich insbesondere um folgende Vorgänge:

- Verkauf von Liegenschaftsflächen im Ausmaß von rd. 40 ha (402.000 m²) an die Wien 3420 Aspern (siehe TZ 33),
- Einräumung einer Option zum Erwerb weiterer Liegenschaftsflächen im Ausmaß von rd. 106,4 ha (1.064.000 m²) zugunsten der Wien 3420 Aspern sowie Verwertungsvereinbarung vom 3. Februar 2010 (siehe TZ 34),
- Verkauf von Liegenschaftsflächen im Ausmaß von rd. 11,2 ha (112.000 m²) an die GELUP GmbH, welche die Liegenschaften durch Weiterverkauf bzw. Abschluss langfristiger Baurechtsverträge verwertete⁵⁶ (siehe TZ 35, 36).

Die Transaktionen wurden jeweils mit mehreren Verträgen umgesetzt. Im Ergebnis zeigten sich in Bezug auf das Projektgebiet der Seestadt Aspern mit Stand Juli 2013 folgende Eigentums- und Rechtsverhältnisse:

⁵⁶ in der nachfolgenden Abbildung 10 als Drittverwertung bezeichnet

Übersicht aktuelle Eigentumsverhältnisse

Abbildung 12: Eigentums- und Rechtsverhältnisse, Stand Juli 2013



Quelle: Wirtschaftsagentur Wien

Verkauf von Liegen-
schaften an die Wien
3420 Aspern

33.1 (1) Am 14. Dezember 2009 schlossen der damalige WWFF und die BIG als Verkäufer und die Wien 3420 Aspern als Käufer einen Vertrag über den Erwerb von Liegenschaften auf dem Gelände des ehemaligen Flugfelds Aspern. Der Vertrag regelte die Modalitäten der Liegenschaftsübertragung an die Wien 3420 Aspern. Darüber hinaus legte



er die Optionsrechte dieser Gesellschaft fest, welche nachfolgend mittels weiterer Verträge konkretisiert wurden (siehe TZ 34).

Kaufgegenstand war demnach eine Fläche im Ausmaß von rd. 40,2 ha (402.000 m²) (grün gekennzeichnete Flächen der Abbildung 12), welche sich aus für die U-Bahn-Trasse benötigten Grundstücken im Ausmaß von rd. 2,8 ha (28.000 m²) und rd. 37,4 ha (374.000 m²) Liegenschaftsfläche⁵⁷ im Süden des Projektgebiets zur Verbauung gemäß Masterplan (Gewerbe, Forschung und Entwicklung, Wissenschafts-quartier) zusammensetzte.

(2) Am 2. Mai 2012 konkretisierten die Vertragspartner das Ausmaß der Liegenschaften mit rd. 37,3 ha (373.145 m²), wobei davon rd. 19,6 ha (195.658 m²) von der BIG und rd. 17,7 ha (177.487 m²) von der Wirtschaftsagentur Wien stammten.

(3) In einem zusätzlichen Vertrag vom 19. Dezember 2012 hielten die Wirtschaftsagentur Wien und die Wien 3420 Aspern ergänzend fest, dass aufgrund der mittlerweile eingesetzten Entwicklungstätigkeit der Wirtschaftsagentur Wien nun teilweise entwickeltes Bauland übergeben werden wird bzw. die Wien 3420 Aspern hinsichtlich ihrer im Innenverhältnis übernommenen Verpflichtungen um die von der Wirtschaftsagentur Wien selbst vorgenommenen Entwicklungsmaßnahmen entbunden war. Es handelte sich dabei insbesondere um die von der Wirtschaftsagentur Wien getätigten Investitionen zur Errichtung des Stadtteil- und Seeparks von (insgesamt) rd. 5,50 Mio. EUR.

Der von der Wien 3420 Aspern zu leistende Kaufpreis wurde daher für die verbaubare Liegenschaftsfläche im Süden der Seestadt auf 73,95 EUR⁵⁸ pro m² bzw. 27,59 Mio. EUR für die gesamte Liegenschaftsfläche von rd. 37,3 ha (373.145 m²) erhöht. Der fiktive Verkehrswert betrug laut Bestätigung des Sachverständigen vom 20. Mai 2009 bezogen auf die gesamte Liegenschaftsfläche von 61 ha rd. 65 EUR⁵⁹ pro m².

33.2 Der RH stellte fest, dass die Wien 3420 Aspern die Liegenschaften zu einem etwa dem zuletzt erstellten Bewertungsgutachten entsprechenden Preis erwarb.

⁵⁷ Diese rd. 40 ha waren Teil der im Jahr 2009 auf Basis des Masterplans bewerteten 61 ha.

⁵⁸ 67,00 EUR Kaufpreisvereinbarung alt + 3,26 EUR für den Seepark + 3,69 EUR für den Stadtteilpark

⁵⁹ unter Berücksichtigung der Infrastrukturkosten

Übersicht aktuelle Eigentumsverhältnisse

Optionsflächen der
Wien 3420 Aspern

34.1 (1) Mit Vertrag vom 14. Dezember 2009 räumten die Wirtschaftsagentur Wien (damals WWFF) und die BIG der Wien 3420 Aspern eine unwiderrufliche und unentgeltliche Option über ein Flächenausmaß von rd. 106,4 ha im nördlichen Teil der Seestadt Aspern (orange gekennzeichnete Flächen der Abbildung 12) ein.

(2) Darüber hinaus schlossen der Wohnfonds Wien, der damalige WWFF und die Wien 3420 Aspern am 3. Februar 2010 eine Verwertungsvereinbarung. In dieser hielten die Vertragsparteien u.a. fest, dass die Option nur in Abstimmung mit dem Wohnfonds Wien in Anspruch genommen werden darf.

(3) Weiters verpflichtete sich die Wien 3420 Aspern in der Verwertungsvereinbarung vom 3. Februar 2010 zur Leistung von 83,33 EUR pro m² Nutzfläche an den Wohnfonds Wien. Damit galten die Ansprüche seines Rechtsvorgängers (Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds) aus dem Kaufvertrag 1992 (siehe TZ 30) als erfüllt.

(4) Aufgrund der mittlerweile eingesetzten Entwicklungstätigkeit der Wirtschaftsagentur Wien (siehe TZ 33) einigten sich die Vertragspartner weiters auf

- ein einmaliges Optionsentgelt (anrechenbar auf die spätere Zahlung des Ausübungspreises) in Höhe von 3,00 Mio. EUR, welches der Wirtschaftsagentur Wien mit 1. Jänner 2014 für die Einräumung der Option zufließen sollte,
- eine Erhöhung des Optionsausübungspreises um 3,26 EUR, welcher somit nunmehr 46,26 EUR pro m² betrug.

Bezogen auf die erzielbare Nettonutzfläche⁶⁰ von 60 ha (600.000 m²) ergab sich ein Preis in der Höhe von 82,03 EUR pro m².

(5) Wie die Wirtschaftsagentur Wien dem RH im Zuge der Gebarungsüberprüfung mitteilte, sei zur Ermittlung des Optionspreises der gutachterlich ermittelte Verkehrswert für das südliche Areal der Seestadt Aspern unterstellt worden (siehe TZ 31), für die gegenständlichen Optionsflächen habe es kein eigenständiges Gutachten gegeben.

⁶⁰ Die Nettonutzfläche ist die zum sinngemäßen Gebrauch eines Gebäudes effektiv nutzbare Grundfläche. Das entspricht der Netto-Grundfläche (Summe der nutzbaren Grundflächen eines Gebäudes) abzüglich der Technischen Funktionsfläche (z.B. Heizung, Maschinenraum für den Aufzug, Raum für Betrieb von Klimaanlage) und der Verkehrsfläche (z.B. Einfahrten, Zugänge, Notausgänge).



- 34.2 Der RH kritisierte, dass der vereinbarten Kaufoption für die Wien 3420 Aspern betreffend den Nordteil der Seestadt Aspern keine eigenständige Liegenschaftsbewertung für ein Areal von über 100 ha zugrunde lag, so dass die Angemessenheit des Kaufpreises nicht nachvollziehbar war und dadurch die Transparenz der Grundstückstransaktionen beeinträchtigt war.

Der RH empfahl der Wirtschaftsagentur Wien, Liegenschaftsverkäufe im Sinne der Mitteilung der Europäischen Kommission betreffend Elemente staatlicher Beihilfe bei Verkäufen von Bauten oder Grundstücken durch die öffentliche Hand durchzuführen. Dementsprechend wäre bei einem Verkauf ohne bedingungsfreies Bieterverfahren von einem unabhängigen Sachverständigen eine Bewertung durchzuführen, um auf der Grundlage allgemein anerkannter Marktindikatoren und Bewertungsstandards den Marktwert zu ermitteln.

- 34.3 *Laut Stellungnahme der Wirtschaftsagentur sei bei der Ermittlung des Optionspreises für den Nordteil der gutachterliche Verkehrswert für den Südteil herangezogen worden, weil es sich um ein einheitliches Areal gehandelt habe und dadurch unnötige Kosten vermieden worden seien.*

Sie wies ferner darauf hin, dass die Kaufoption der Wien 3420 Aspern zu einem Zeitpunkt (14. Dezember 2009) eingeräumt worden sei, zu dem diese Gesellschaft zu 100 % im öffentlichen Eigentum (73,4 % WWFF Holding GmbH und 26,6 % BIG Entwicklungs- und Verwertungs GmbH) gestanden habe, insoweit es sich nicht um einen Anwendungsfall der Grundstücksmitteilung handle (kein Liegenschaftsverkauf an Private). Weiters sei zu berücksichtigen, dass die der Wien 3420 Aspern eingeräumte Kaufoption im Bewertungsgutachten für den mit sachenrechtlicher Wirksamkeit per 30. Juni 2010 erfolgten Verkauf der der WWFF Holding GmbH gehörenden Aktienanteile an der Wien 3420 Aspern an die GELUP GmbH, welche zu einem Drittel ebenfalls im Eigentum der WWFF Holding GmbH stand, bei der Ermittlung des Unternehmenswerts und somit im Zuge der Teilprivatisierung berücksichtigt worden sei (siehe auch TZ 9).

- 34.4 Der RH wies darauf hin, dass der Nordteil eine Fläche von rd. 106,4 ha – somit in etwa die Größe der Fläche des 8. Wiener Gemeindebezirks von rd. 1,08 km² – umfasste. Allein wegen der Größe des Areals wäre nach Ansicht des RH die Beauftragung eines eigenen Gutachtens zweckmäßig gewesen.

Zum Argument, wonach die Kaufoption der Wien 3420 Aspern zu einem Zeitpunkt (14. Dezember 2009) eingeräumt worden sei, zu dem diese Gesellschaft zu 100 % im öffentlichen Eigentum gestanden habe,

Übersicht aktuelle Eigentumsverhältnisse

wies der RH darauf hin, dass der Kaufvertrag zur Teilprivatisierung vom 22. Dezember 2009 stammte und somit im engsten zeitlichen Zusammenhang mit der Einräumung der Kaufoption hinsichtlich des Nordteils des Areals für die Wien 3420 Aspern stand.

Zum Hinweis, wonach die eingeräumte Kaufoption im Bewertungsgutachten im Zuge der Teilprivatisierung der Projektentwicklungsgesellschaft berücksichtigt worden sei, verwies der RH auf seine Empfehlung in TZ 9, grundsätzlich die Durchführung eines Bieterverfahrens mit möglichst breiter Markterkundung hinsichtlich potenzieller privater Partner einem Verkauf aufgrund eines Marktwertgutachtens vorzuziehen, um das Erlöspotenzial zu maximieren.

Verkauf von Liegenschaftsflächen an die GELUP GmbH

35.1 Mit Kaufvertrag vom 26. April 2012 erwarb die GELUP GmbH im süd-westlichen Teil des ehemaligen Flugfelds Aspern Grundstücke im Gesamtausmaß von rd. 11,3 ha (112.584 m²) (siehe dazu auch TZ 31). Für die im Eigentum der BIG und der Wirtschaftsagentur Wien stehenden Flächen wurde ein Kaufpreis von 40 Mio. EUR vereinbart. Das entsprach einem Kaufpreis von rd. 355,29 EUR pro m² Liegenschaftsfläche. Der zuletzt beauftragte Gutachter ermittelte – unter der Annahme, dass die Liegenschaften im Sinne des vorliegenden Masterplanes in Bauland umgewidmet, aufgeschlossen und erschlossen waren – zum Bewertungsstichtag 13. März 2008 einen fiktiven Verkehrswert von 35,73 Mio. EUR, das waren 317,36 EUR pro m² (siehe TZ 31).

Am 2. Mai 2012 schlossen die BIG und die Wirtschaftsagentur Wien mit der GELUP GmbH einen Durchführungskaufvertrag. Darin hielten die Vertragsparteien fest, dass der BIG ein Netto-Kaufpreis von 10,1 Mio. EUR und der Wirtschaftsagentur Wien ein Netto-Kaufpreis von 29,9 Mio. EUR zukommt.

35.2 Der RH stellte fest, dass der Verkaufspreis an die GELUP GmbH in etwa dem zuletzt erstellten Bewertungsgutachten (siehe TZ 31) entsprach.

Verwertung durch die GELUP GmbH

36.1 (1) Nach Abzug der für den öffentlichen Verkehr benötigten Grundstücksflächen verfügte die GELUP GmbH im Süden der Seestadt Aspern über insgesamt 25 Bauplätze mit einem Gesamtausmaß von rd. 10,6 ha (106.211 m²).

In der Folge vereinbarte sie mit den aus Bauträgerwettbewerben hervorgegangenen Projektsiegern 16 Kaufverträge und acht Baurechtsverträge. Bei einem Projekt war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung



die Entscheidung hinsichtlich Baurecht oder Kaufvertrag noch nicht getroffen.

(2) Mit Stand Juni 2013 waren 15 Transaktionen, davon 14 Kaufverträge über eine Grundstücksfläche von insgesamt rd. 6 ha (59.680 m²) bzw. rd. 56 % der gesamten Bauplatzfläche vertraglich bereits abgeschlossen.

Aus den Liegenschaftsverkäufen erzielte die GELUP GmbH einen Erlös von insgesamt rd. 29,42 Mio. EUR, die sie ehemals zu einem Ankaufspreis von 40 Mio. EUR erworben hatte. Dies entsprach rd. 74 % des Ankaufspreises.

- 36.2** Der RH stellte fest, dass die GELUP GmbH aus dem Verkauf von rd. 56 % ihrer Flächen bereits rd. 74 % ihres Ankaufspreises lukrieren konnte.

Schlussempfehlungen

37 Zusammenfassend hob der RH nachfolgende Empfehlungen hervor:

Stadt Wien

(1) Künftig sollte neben der Überprüfung der Ausgaben auch die Überprüfung der Einnahmen auf ihre Gleichstellungsrelevanz vorgenommen werden. (TZ 5)

(2) Im Falle der Entscheidung für Kooperationsmodelle unter Einbeziehung privater Partner für Stadtentwicklungsprojekte sollten die Rechtsverhältnisse mit privatwirtschaftlichen Partnern so gestaltet werden, dass die Steuerungshoheit der öffentlichen Hand von Projektbeginn an sowie für den Fortgang des Projekts sichergestellt ist. (TZ 10)

(3) Es sollte eine Erhebung aller der Stadt Wien (Fachdienststellen, Unternehmen und stadtnahe Unternehmen) durch das Stadtentwicklungsprojekt Seestadt Aspern entstehenden Kosten durch die Projektleitung Seestadt Aspern durchgeführt werden, um dadurch einen Gesamtüberblick über die durch die Stadt Wien zu tragenden Kosten zu erhalten. (TZ 11, 12, 26 und 29)

(4) U-Bahn-Verlängerungen wären aus Kosten-Nutzen-Überlegungen mit den Stadtentwicklungen abzustimmen und die U-Bahn erst kurz vor der Besiedelung in Betrieb zu nehmen. (TZ 21)

(5) Der Pendlerverkehr wäre zum einen durch eine entsprechende Parkraumbewirtschaftung im Bereich der U-Bahn Stationen und zum anderen durch ausreichende Park & Ride Parkplätze schon frühzeitig auf den Öffentlichen Verkehr umzulenken. (TZ 28)

Wirtschaftsagentur Wien. Ein Fonds der Stadt Wien

(6) Bei Privatisierungen sollte grundsätzlich der Durchführung eines Bieterverfahrens mit möglichst breiter Markterkundung hinsichtlich potenzieller privater Partner der Vorzug gegenüber einem Verkauf auf Grundlage eines Marktwertgutachtens gegeben werden, um das Erlöspotenzial zu maximieren. (TZ 9)

(7) Liegenschaftsverkäufe sollten im Sinne der Mitteilung der Europäischen Kommission betreffend Elemente staatlicher Beihilfe bei Verkäufen von Bauten oder Grundstücken durch die öffentliche Hand durchgeführt werden. Dementsprechend wäre bei einem Verkauf ohne bedingungsfreies Bieterverfahren von einem unabhängigen



gen Sachverständigen eine Bewertung durchzuführen, um auf der Grundlage allgemein anerkannter Marktindikatoren und Bewertungsstandards den Marktwert zu ermitteln. (TZ 34)

**Stadt Wien und
Wien 3420 Aspern
Development AG**

(8) Bei künftigen Projekten mit mehreren UVP-pflichtigen Vorhaben sollte zur Vermeidung von Redundanzen überprüft werden, ob eine stärkere Verschränkung der UVE möglich ist, um damit eine administrative Entlastung zu erreichen. (TZ 6)

(9) Bei künftigen Projekten wären bereits vor der Realisierungsphase ausreichend detaillierte Regelungen für die Zusammenarbeit der wesentlichen Projektpartner sicherzustellen. (TZ 8)

(10) Detailvereinbarungen hinsichtlich der Zusammenarbeit zwischen der Wien 3420 Aspern und den jeweiligen Fachdienststellen der Stadt Wien wären – so wie in der grundsätzlichen Kooperationsvereinbarung vorgesehen – abzuschließen, um die Zusammenarbeit auf eine rechtlich fundierte Grundlage zu stellen. (TZ 13)

(11) Im Rahmen von Vereinbarungen wäre auch der Zeitpunkt der Übergabe durch die Wien 3420 Aspern bzw. der Übernahme durch die Stadt Wien eindeutig zu definieren und festzulegen. (TZ 14)

(12) Es wäre, wie bereits im Entwurf der Kooperationsvereinbarung vorgesehen, auf eine einheitliche Vorgehensweise im Zuge der Ausschreibung zu achten und auf eine eindeutige und für die Bieter klar erkennbare Trennung zwischen Auftraggeberin (Wien 3420 Aspern) und vergebender Stelle (Fachdienststelle der Stadt Wien) hinzuwirken, um allfällige wirtschaftliche und rechtliche Risiken zu minimieren. (TZ 15)

**Wien Energie
GmbH als Rechts-
nachfolgerin der
Geothermiezentrum
Aspern GmbH**

(13) In Zukunft wäre bei Geothermieprojekten – auf Basis einer umfassenden Risikoanalyse – das Risiko der faktischen Nichtfunktionsfähigkeit zu versichern. (TZ 18)

Schlussempfehlungen

**WIENER LINIEN
GmbH & Co KG**

(14) Baukosten wären entsprechend der ÖNORM B 1801-1 zu bezeichnen, um die erforderliche Transparenz und Nachvollziehbarkeit sicherzustellen. (TZ 22)

**Stadt Wien und
WIENER LINIEN
GmbH & Co KG**

(15) Für zukünftige Entscheidungen zwischen Bus und Straßenbahn sollten Vergleichsrechnungen bezüglich Kosten, Nutzen, Fahrgastplätzen und Intervallen erstellt werden. (TZ 23)



ANHANG

Entscheidungsträger der überprüften Unternehmen

Anmerkung:
im Amt befindliche Entscheidungsträger in **Gründruck**

WIEN 3420 ASPERN DEVELOPMENT AG

Vorstand

Vorsitzender

Dr. Gerhard SCHUSTER
(seit 7. Jänner 2014)

Mitglieder

Dipl.-Ing. Dr. Bernd RIESSLAND
(20. Mai 2005 bis 18. Dezember 2006 und
2. Oktober 2009 bis 31. August 2010 als Karenzvertretung von
Dipl.-Ing. Claudia NUTZ)

Ing. Rainer Holzer
(18. Dezember 2006 bis 31. August 2013)

Dipl.-Ing. Claudia NUTZ
(seit 18. Dezember 2006)

Dr. Alexander KOPECEK
(seit 21. Juni 2010)

Aufsichtsrat

Vorsitzender

Hermann GUGLER
(seit 5. April 2006)

Stellvertreter des
Vorsitzenden

Dipl.-Ing. Christoph STADLHUBER
(21. Juni 2010 bis 16. Mai 2011)

Dipl.-Ing. Wolfgang GLEISSNER
(26. Juni 2006 bis 21. Juni 2010)

Mag. Gerhard HIRCZI
(seit 21. Juni 2010)

Dipl.-Ing. Hans-Peter WEISS
(seit 1. Juni 2011)

GELUP GMBH**Geschäftsführung**

Dr. Alexander KOPECEK
(11. August 2007 bis 30. April 2014)

Dipl.-Ing. Alois AIGNER
(11. August 2007 bis 14. April 2009)

Dipl.-Ing. Gregor RAUHS
(15. April 2009 bis 1. März 2012)

Mag. Fritz KITTEL
(1. März 2012 bis 31. Oktober 2013)

Dr. Elke STOCKER
(seit 31. Oktober 2013)

Mag. Maria Josefina GASTALDI
(seit 31. Oktober 2013)

GEOTHERMIEZENTRUM ASPERN GMBH

Geschäftsführung

Dipl.-Ing. Eberhard REIL
(15. November 2007 bis 31. Dezember 2010)

Dipl.-Ing. Dr. Michael KOTSCHAN, MBA
(1. Jänner 2011 bis 16. April 2014)

WIEN ENERGIE GMBH

als Rechtsnachfolgerin der GEOTHERMIEZENTRUM ASPERN GMBH

Geschäftsführung

Mag. Robert GRÜNEIS
(1. Februar 2008 bis 1. Dezember 2014)

Mag. Thomas IRSCHIK
(1. April 2010 bis 29. April 2011 und seit 1. Februar 2013)

Dr. Susanna ZAPREVA-HENNERBICHLER
(seit 1. April 2010)

Mag. Peter GÖNITZER
(seit 1. Februar 2015)

Aufsichtsrat

Vorsitzender
Dipl. Ing. Mark HALL
(seit 20. November 2013)

Stellvertreter des
Vorsitzenden
Mag. Dr. Martin KRAJCSIR
(seit 20. November 2013)

Mag. Robert LASSHOFER
(seit 2. August 2011)

WIENER LINIEN GMBH & CO KG**Geschäftsführung**

Vorsitzender **Dipl.-Ing. Günter STEINBAUER**
(seit 1. Oktober 2004)

Mitglieder

Mag. Walter ANDRLE
(1. April 1999 bis 22. Oktober 2011)

Dipl.-Ing. Dr. Michael LICHTENEGGER
(1. März 2004 bis 11. September 2011)

Dipl. Ing. Eduard WINTER
(seit 24. August 2011)

Mag. Alexandra REINAGL
(seit 12. September 2011)