



STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10
A-1082 Wien

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

E-Mail: post@stadtrechnungshof.wien.at
www.stadtrechnungshof.wien.at

StRH VIII - 9/20

MA 5, MA 18, MA 29 und WIENER LINIEN
GmbH & Co KG, Prüfung betreffend den Bau
der U5 und die Verlängerung der U2 in Wien
Prüfungersuchen gemäß § 73e Abs. 1 WStV
vom 17. Dezember 2020

KURZFASSUNG

Der Rathausklub Wien der neuen Volkspartei, ÖVP Gemeinderätinnen und Gemeinderäte stellte gemäß § 73e Abs. 1 erster Satz der Wiener Stadtverfassung das Ersuchen, der Stadtrechnungshof Wien möge die Verlängerung der U2 und den Bau der U5 prüfen. Die Fragestellungen betrafen die Planung, die Kostenplanung sowie die Ausschreibungsverfahren des Baus der U5 sowie der Verlängerung der U2.

Die Besonderheit dieser Prüfung des Stadtrechnungshofes Wien lag darin, dass sich die Verlängerung der U2 und der Bau der U5 im Prüfungszeitraum teilweise in der Vorbereitungsphase und teilweise in der Ausführungsphase befanden. Die gegenständliche Prüfung bezog sich somit im Wesentlichen auf die 4. U-Bahn-Ausbauphase des „Linienkreuzes U2/U5“. In dieser ist der Bau der U2 von der Station „Rathaus“ bis zur Station „Matzleinsdorfer Platz“ und der U5 von der Station „Rathaus“ bis zum „Frankhplatz“ vorgesehen.

Im Mai 2015 wurde ein Finanzierungsübereinkommen zwischen dem Bund und dem Land Wien für die 4. U-Bahn-Ausbauphase abgeschlossen, worin die Errichtung des „Linienkreuzes U2/U5“ mit den Endpunkten „Matzleinsdorfer Platz“ und „Frankhplatz“ vereinbart wurde.

Bei diesem Projekt wurde ursprünglich von Gesamtkosten in der Höhe von rd. 950 Mio. EUR (Preisbasis 2013) und einer Eröffnung im Jahr 2023 ausgegangen. Zur Einhaltung der Gesamtkosten wurde bereits zu Beginn des Projekts unter anderem die Wende- und Abstellanlage „Matzleinsdorfer Platz“ der 5. U-Bahn-Ausbauphase zugeordnet.

Bei den Ausschreibungen der wesentlichen Bauleistungen für die Stationen „Frankhplatz“ und „Rathaus“ fiel auf, dass die Kostenschätzungen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zu niedrig angesetzt waren. Diese Kostenschätzungen basierten nämlich auf nicht valorisierten Preisen aus dem Jahr 2011 und enthielten auch keine Zuschläge für die komplexe

Leistungserbringung im innerstädtischen Bereich. Aufgrund der erzielten Ergebnisse bei den Angebotsöffnungen für die gegenständlichen Stationen im Jahr 2018, widerrief die WIENER LINIEN GmbH & Co KG die Ausschreibungen wegen der Differenz zu ihren Kostenschätzungen. Dies, obwohl ein von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG für die Angebotsprüfung des besten Angebotes betreffend die Station „Frankhplatz“ beauftragter Sachverständiger marktkonforme Preise attestiert hatte. Bei der Ausschreibung für die Station „Rathaus“ erfolgte seitens der WIENER LINIEN GmbH & Co KG lediglich eine formale Prüfung der Angebote. Die neuerliche Ausschreibung für beide Stationen im Jahr 2019 ergab letztlich höhere Angebotssummen als die widerrufenen Ausschreibungen, wenngleich die beiden Ausschreibungen laut Aussage der WIENER LINIEN GmbH & Co KG nicht direkt vergleichbar waren. Aufgrund der widerrufenen Vergabeverfahren der wesentlichen Bauleistungen für das „Linienkreuz U2/U5“ kam es zu Verzögerungen im Projektablauf.

Die abgeschätzten Gesamtkosten für die 4. U-Bahn-Ausbauphase wurden entsprechend den Ausschreibungsergebnissen auf rd. 1,702 Mrd. EUR (Preisbasis 2020) erhöht. Unter Berücksichtigung der Vorausvalorisierung bis zur geplanten Eröffnung der 4. U-Bahn-Ausbauphase Ende 2028 bzw. Jänner 2029 wurden abgeschätzte Gesamtkosten von rd. 2,092 Mrd. EUR prognostiziert.

Die Verhandlungen für das Finanzierungsübereinkommen mit dem Bund und dem Land Wien über die Kostenbeteiligung für die 5. U-Bahn-Ausbauphase dauerten im Prüfungszeitraum noch an. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG hatte eine interne Kostenabschätzung in der Höhe von rd. 2,696 Mrd. EUR (Preisbasis 2020) für die 5. U-Bahn-Ausbauphase mit einer verlängerten Streckenführung für die U2 bis Gutheil-Schoder-Gasse und für die U5 bis Hernals erstellt. Unter Berücksichtigung der geplanten Betriebsaufnahme im Jahr 2032 wurde ein überschlagsmäßig vorausvalorisierter Betrag von rd. 4,357 Mrd. EUR für die 5. U-Bahn-Ausbauphase genannt.

Für das „Linienkreuz U2/U5“ ergäben sich somit insgesamt abgeschätzte vorausvalorisierte Gesamtkosten in der Höhe von rd. 6,449 Mrd. EUR.

Bei den von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG ausgeschriebenen 5 Vergabepaketen für den Bereich „U2/18 Matzleinsdorfer Platz“ wurden den Ausschreibungen die geotechnischen Gutachten der MA 29 - Brückenbau und Grundbau beigelegt, jedoch flossen die Erkenntnisse aus diesen Gutachten nur teilweise in die jeweiligen Positionen der von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG erstellten Leistungsverzeichnisse ein. Dieser Umstand führte zu Mehrkostenforderungen aus diesem Titel.

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog aufgrund eines Ersuchens gemäß § 73e Abs. 1 der Wiener Stadtverfassung vom 17. Dezember 2020 den Bau der U5 und die Verlängerung der U2 einer Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung den geprüften Stellen mit. Die von den geprüften Stellen abgegebenen Stellungnahmen wurden berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien	12
1.1 Prüfungsgegenstand	12
1.2 Prüfungszeitraum	13
1.3 Prüfungshandlungen	14
1.4 Prüfungsbefugnis	14
1.5 Vorberichte	14
2. Übersicht über das „Linienkreuz U2/U5“	15
3. Generelle Planung der Verlängerung der Linie U2 und Neubau der Linie U5.....	17
3.1 Grundlegender Ablauf der Planung und Errichtung.....	17
3.2 Gemeinderatsbeschlüsse im Zusammenhang mit dem „Linienkreuz U2/U5“.....	18
3.2.1 Überblick der Gemeinderatsbeschlüsse	18
3.2.2 Gemeinderatsbeschluss „Masterplan Verkehr 2003“	18
3.2.3 Gemeinderatsbeschluss „Masterplan Verkehr 2003 - Evaluierung und Fortschreibung 2008“	19
3.2.4 Gemeinderatsbeschluss „Fachkonzept Mobilität“	20
3.3 Variantenuntersuchungen für das „Linienkreuz U2/U5“.....	21
3.3.1 Übersicht der extern beauftragten Studien	21
3.3.2 MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung - Brainstorming ÖV Ausbau Wien.....	23
3.3.3 Ergebnis der Variantenuntersuchungen.....	25

3.3.4 „Generelles Projekt“ für die 1. Baustufe des „Linienkreuzes U2/U5“	28
3.3.5 Audit zur Freigabe der generellen Planung.....	31
4. Beantwortung der Fragen des Prüfungsersuchens.....	33
4.1 2014 wurde der Bau der U5 und die Verlängerung der U2 mit Gesamtbaukosten von zwei Milliarden Euro präsentiert. Wie konnte es zu einer kolportierten Verdopplung des Budgetvolumens bzw. der Projektkosten kommen?	33
4.1.1 Medienberichterstattung zu den Gesamtkosten.....	33
4.1.2 Abschätzung der Gesamtkosten in den Variantenuntersuchungen.....	33
4.1.3 Abschätzung der Gesamtkosten im „Generellen Projekt“ für die 4. U-Bahn-Ausbauphase	35
4.1.4 Abschätzung der Gesamtkosten nach den Ausschreibungen für „Konstruktiven Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau“ für die 4. U-Bahn-Ausbauphase	36
4.1.5 Feststellungen zur Preisentwicklung in der 4. U-Bahn-Ausbauphase.....	38
4.1.6 Abschätzung der Gesamtkosten für die 5. U-Bahn-Ausbauphase.....	43
4.1.7 Feststellungen zu der kolportierten Verdopplung der Projektkosten für das „Linienkreuz U2/U5“.....	43
4.2 Wie hoch sind die tatsächlichen (bzw. bisher angefallenen) Ausgaben für den Bau der U5 bzw. die Verlängerung der U2? Konnte der selbst auferlegte Kostenrahmen bisher eingehalten werden?.....	46
4.3 Die erste Ausbauphase beinhaltet die U2 bis Matzleinsdorfer Platz und die U5 bis Frankhplatz/Altes AKH	48
4.3.1 Wie hoch sind die Gesamtkosten der ersten Ausbauphase?	48
4.3.2 Mit welchen Verzögerungen ist bei dieser Ausbauphase zu rechnen?	49
4.3.3 Durch welche Gründe ist es zu Verzögerungen gekommen?	49
4.3.4 Wie hoch sind die Mehrkosten der Verzögerungen?	52
4.4 Die zweite Ausbauphase beinhaltet die U2 bis Wienerberg und die U5 bis Elterleinplatz.....	53
4.4.1 Wie hoch sind die Gesamtkosten dieser zweiten Ausbauphase?.....	53
4.4.2 Mit welchen Verzögerungen ist bei dieser Ausbauphase zu rechnen? Durch welche Gründe ist es zu den Verzögerungen gekommen?	54

4.4.3 Wie hoch sind die Mehrkosten der Verzögerungen?	55
4.5 Die Finanzierung des Projekts liegt mit 50 % beim Bund und 50 % bei der Stadt Wien. Wurden - im Hinblick auf die Co-Finanzierung - die Verzögerungen mit dem Bund akkordiert?	55
4.6 Wie hoch waren die abgegebenen Angebote, die im November 2018 von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG als „zu teuer“ eingestuft wurden und es deshalb zu einer zweiten Ausschreibung gekommen ist?	56
4.6.1 Vergabeverfahren Bauabschnitt „U5/2 Frankhplatz - Konstruktiver Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau“	56
4.6.2 Vergabeverfahren Bauabschnitt „U2/22 Rathaus - Konstruktiver Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau“	60
4.7 Welche Bauarbeiten mussten dabei konkret neu ausgeschrieben werden?	62
4.8 Wie lautet das Ergebnis aus der zweiten Ausschreibung, welches für Anfang Juni 2020 angekündigt worden ist und was waren die Gründe, weshalb es zu einer weiteren Verzögerung kam?	62
4.8.1 Neuerliches Vergabeverfahren	62
4.8.2 Ausschreibungsergebnis	63
4.8.3 Gründe für die Verzögerungen.....	66
4.9 Welche Ressorts innerhalb der Stadt Wien waren aktiv an der Arbeit der zweiten Ausschreibung beteiligt?	66
4.10 Wird eine wiederholte Ausschreibung der Bauarbeiten erforderlich sein?	67
4.11 Kam es bei den Bauarbeiten um den Bereich Matzleinsdorfer Platz zu einer fehlerhaften bzw. unklaren Untergrundbefundung? Wenn ja, welche Folgen hatte diese für den weiteren Verlauf der Bauarbeiten?.....	67
4.11.1 Projektvorbereitung für die Untergrundbefundung.....	67
4.11.2 Kooperationsvereinbarung über archäologische Betreuung	67
4.11.3 Sichtweise der MA 29 - Brückenbau und Grundbau.....	69
4.11.4 Sichtweise der WIENER LINIEN GmbH & Co KG.....	70
4.11.5 Einschau zu den Übereinkommen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 29 - Brückenbau und Grundbau.....	70
4.11.6 Einschau in die Gutachten der MA 29 - Brückenbau und Grundbau.....	71
4.11.7 Einschau in die Vergabepakete.....	71

4.11.8 Einschau in die Mehrkostenforderungen	72
4.11.8.1 Mehrkostenforderung für die „Vorarbeiten Schacht Margaretengürtel“	73
4.11.8.2 Mehrkostenforderung „Einbautenfreimachung und Hausertüchtigung Margaretengürtel“	74
4.11.9 Anmerkungen des Stadtrechnungshofes Wien	76
5. Zusammenfassung der Empfehlungen	77

TABELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Übersicht über das „Linienkreuz U2/U5“ entsprechend dem politischen Ausbaubeschluss aus dem Jahr 2014.	16
Tabelle 1: Ergebnis der Angebotsöffnung „U5/2 Frankhplatz“ vom 17. Juli 2018	58
Tabelle 2: Ergebnis der Angebotsöffnung „U2/22 Rathaus“ vom 19. Oktober 2018	61

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs.....	Absatz
AKH	Allgemeines Krankenhaus der Stadt Wien - Medizinischer Universitätscampus
Anm.	Anmerkung
BIG	Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H.
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
ca.....	circa
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
COVID-19	Coronavirus-Krankheit-2019
d.h.	das heißt

EDV.....	Elektronische Datenverarbeitung
E-Mail.....	Elektronische Post
etc.	et cetera
EUR.....	Euro
exkl.....	exklusive
f.	folgende (Seite)
gem.....	gemäß
GmbH & Co KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung und Com- pagnie Kommanditgesellschaft
https	Hypertext Transfer Protocol Secure
inkl.	inklusive
LAFO	last and final offer (Letztangebot im Verhandlungs- verfahren)
lt.	laut
m	Meter
MA	Magistratsabteilung
MD BD.....	Magistratsdirektion - Geschäftsbereich Bauten und Technik
Mio. EUR.....	Millionen Euro
MKF	Mehrkostenforderung
Mrd. EUR	Milliarden Euro
Nr.	Nummer
o.a.	oben angeführt
ÖBB.....	Österreichische Bundesbahnen
ÖNORM.....	Österreichische Norm
ÖV.....	öffentlicher Verkehr
ÖVP	Die neue Volkspartei
Pkt.....	Punkt
rd.....	rund
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
S.....	Seite
s.	siehe

S-Bahn.....	Schnellbahn
STEP	Stadtentwicklungsplan
TVM	Tunnelvortriebsmaschine
u.a.	unter anderem
U1	U-Bahn-Linie 1
U2.....	U-Bahn-Linie 2
U3.....	U-Bahn-Linie 3
U4.....	U-Bahn-Linie 4
U5.....	U-Bahn-Linie 5
U6.....	U-Bahn-Linie 6
U-Bahn.....	U-Bahn
USt	Umsatzsteuer
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H.
Wiener Linien.....	WIENER LINIEN GmbH & Co KG
www	World Wide Web
z.B.	zum Beispiel

GLOSSAR

Aufschlusskampagnen

Erschließungsarbeiten im Zuge von zusammenhängenden, aufeinander stattfindenden Bodenuntersuchungen (Bohrungen).

„Generelles Projekt“ - generelle Planung

Vertiefte Untersuchung und Planung der ausgewählten Trassenführung und Stationen durch die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung unter Beteiligung zahlreicher anderer Magistratsdienststellen und der WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Mit

dem „*Generellen Projekt*“ erfolgt die Festlegung der genauen Lage der Trasse, der Stationen sowie der Stationszugänge in Abhängigkeit von Siedlungsdichte und anderen Faktoren. Als weitere Bestandteile enthält das „*Generelle Projekt*“ ein Konzept der bautechnischen Konstruktion, der Bauphasen und der Umlegungen von unterirdischen Ver- und Entsorgungsleitungen sowie einen Zeitplan und einen Kostenrahmen.

Inertabfälle

Inertabfälle sind Abfälle, die keinen wesentlichen physikalischen, chemischen oder biologischen Veränderungen unterliegen; sie lösen sich nicht auf, brennen nicht und reagieren nicht in anderer Weise physikalisch oder chemisch, sie bauen sich nicht biologisch ab und beeinträchtigen nicht andere Materialien, mit denen sie in Kontakt kommen in einer Weise, die zu einer Umweltbeeinträchtigung führen oder sich negativ auf die menschliche Gesundheit auswirken könnte.

Gesamtkosten

Kosten für Grund, Aufschließung, Bauwerk-Rohbau, Bauwerk-Technik, Bauwerk-Ausbau, Einrichtung, Außenanlagen, Honorare, Nebenkosten, Reserven und Fahrmittel (U-Bahn-Garnituren)

Mengenvordersatz

Darunter wird jenes Ausmaß einer Position im Leistungsverzeichnis verstanden, das von der bzw. dem Ausschreibenden als wahrscheinlich zu erbringen eingestuft wird.

Modal Split

Der Modal Split, auch als Verkehrsmittelwahl bezeichnet, beschreibt die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsträger.

Netzwerkung

Die Entlastung absehbar überlasteter Linien und Stationen.

PRÜFUNGSERGEBNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

Die gegenständliche Prüfung wurde von der Abteilung Beschaffung und Bauwirtschaft des Stadtrechnungshofes Wien durchgeführt.

In Verfolgung eines Prüfungsersuchens der ÖVP unterzog der Stadtrechnungshof Wien den Bau der U-Bahn-Linie U5 und der Verlängerung der U-Bahn-Linie U2 einer bauwirtschaftlichen Prüfung.

Nach einer ausführlichen Begründung und Erläuterung des Prüfungsersuchens wurde wie folgt formuliert:

"Der Stadtrechnungshof Wien möge generell gemäß den Maßstäben der ziffernmäßigen Richtigkeit, der Ordnungsmäßigkeit, Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit den Bau der U5 sowie die Verlängerung der U2 (jeweils inkl. Planung, Projektkostenplanung, Ausschreibungsverfahren, etc.) prüfen.

Insbesondere sollen bei der Prüfung folgende Aspekte geprüft werden:

- 2014 wurde der Bau der U5 und die Verlängerung der U2 mit Gesamtkosten von zwei Milliarden Euro präsentiert. Wie konnte es zu einer kolportierten Verdoppelung des Budgetvolumens bzw. der Projektkosten kommen?*
- Wie hoch sind die tatsächlichen (bzw. bisher angefallenen) Ausgaben für den Bau der U5 bzw. die Verlängerung der U2? Konnte der selbst auferlegte Kostenrahmen bisher eingehalten werden?*
- Die erste Ausbauphase beinhaltet die U2 bis Matzleinsdorfer Platz und die U5 bis Frankhplatz/Altes AKH.
 - Wie hoch sind die Gesamtkosten dieser ersten Ausbauphase?*
 - Mit welchen Verzögerungen ist bei dieser Ausbauphase zu rechnen?*
 - Durch welche Gründe ist es zu Verzögerungen gekommen?**

- *Wie hoch sind die Mehrkosten der Verzögerungen?*
- *Die zweite Ausbauphase beinhaltet die U2 bis Wienerberg und die U5 bis Elterleinplatz.*
 - *Wie hoch sind die Gesamtkosten dieser zweiten Ausbauphase?*
 - *Mit welchen Verzögerungen ist bei dieser Ausbauphase zu rechnen?*
 - *Durch welche Gründe ist es zu Verzögerungen gekommen?*
 - *Wie hoch sind die Mehrkosten der Verzögerungen?*
- *Die Finanzierung des Projekts liegt mit 50% beim Bund und 50% bei der Stadt Wien. Wurden - im Hinblick auf die Co-Finanzierung - die Verzögerungen mit dem Bund akkordiert?*
- *Wie hoch waren die abgegebenen Angebote, die im November 2018 von den Wiener Linien als „zu teuer“ eingestuft wurden und es deshalb zu einer zweiten Ausschreibung gekommen ist?*
- *Welche Bauarbeiten mussten dabei konkret neu ausgeschrieben werden?*
- *Wie lautet das Ergebnis aus der zweiten Ausschreibung, welches für Anfang Juni 2020 angekündigt worden ist und was waren die Gründe, weshalb es zu einer weiteren Verzögerung kam?*
- *Welche Ressorts innerhalb der Stadt Wien waren aktiv an der Arbeit der zweiten Ausschreibung beteiligt?*
- *Wird eine wiederholte Ausschreibung der Bauarbeiten erforderlich sein?*
- *Kam es bei den Bauarbeiten um den Bereich Matzleinsdorfer-Platz zu einer fehlerhaften bzw. unklaren Untergrund-Befundung? Wenn ja, welche Folgen hatte diese für den weiteren Verlauf der Bauarbeiten?“*

1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung erfolgte im Wesentlichen im ersten Halbjahr 2021. Die Eröffnungsgespräche fanden mit der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung am 19. Jänner 2021, mit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG am 27. Jänner 2021, mit der MA 5 - Finanzwesen am 16. Februar 2021 und mit der MA 29 - Brückenbau und Grundbau am 18. Februar 2021 statt. Die Schlussbesprechung wurde mit allen genannten Einrichtungen in Einem am 30. August 2021 durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum umfasste die Jahre 2002 bis 2021.

1.3 Prüfungshandlungen

Die Prüfungshandlungen umfassten Dokumentenanalysen, Literatur- und Internetrecherchen, Berechnungen und Interviews bei den geprüften Stellen. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG legte die geforderten Unterlagen zum Teil verspätet vor, so dass sich Verzögerungen im Prüfungsablauf ergaben.

Der Stadtrechnungshof Wien hielt fest, dass sich die Verlängerung der U2 und der Bau der U5 im Prüfungszeitraum teilweise noch in der Vorbereitungsphase und teilweise bereits in der Bauphase befand. Die Erhebungsphase des Stadtrechnungshofes Wien dauerte von Ende Jänner bis Mitte August 2021, wobei spätere Projektphasen somit auch nicht in die Prüfung des gegenständlichen Berichtes miteinbezogen werden konnten.

An dieser Stelle war anzumerken, dass die WIENER LINIEN GmbH & Co KG als Sektorenauftraggeberin im Sinn des Bundesvergabegesetzes zu qualifizieren war.

1.4 Prüfungsbefugnis

Die Prüfungsbefugnis für diese Gebarungsprüfung ist für die WIENER LINIEN GmbH & Co KG in § 73b Abs. 2 WStV und die erforderliche Sicherstellung dieser Prüfungsbefugnis im Gesellschaftsvertrag der WIENER LINIEN GmbH & Co KG festgeschrieben. Die Prüfungsbefugnis für die übrigen geprüften Stellen ergab sich aus § 73 b Abs. 1 WStV.

1.5 Vorberichte

Zum gegenständlichen Prüfungsthema liegen dem Stadtrechnungshof Wien für die vergangenen 10 Jahre folgende relevante Prüfungsberichte vor.

- Bericht des Rechnungshofes Österreich „*U-Bahn in Wien - Ausbaupakete*“ (2017)
- Bericht des Rechnungshofes Österreich „*Wiener Linien - Modernisierung der Linie U4*“ (Reihe WIEN 2020/3)

2. Übersicht über das „Linienkreuz U2/U5“

Das Wiener U-Bahn-Netz soll durch den Bau der neuen U5 und die Verlängerung der U2 erweitert werden. Das prüfungsgegenständliche Projekt, welches als „Linienkreuz U2/U5“ bezeichnet wurde, sieht den in 2 Baustufen geplanten Neubau in Tieflage unter dem dicht verbauten Stadtgebiet vor.

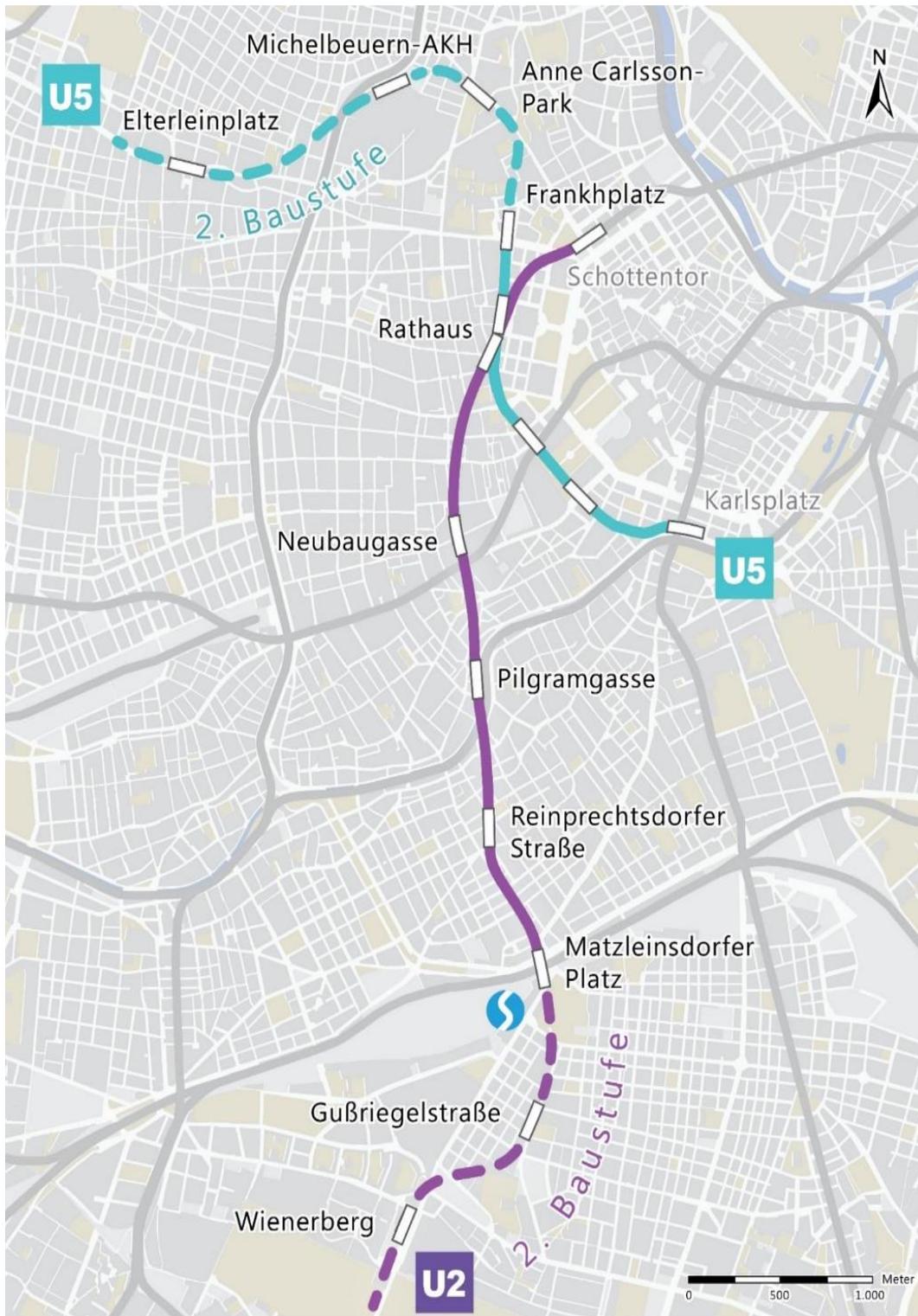
Im Rahmen der 1. Baustufe (Teil der 4. U-Bahn-Ausbauphase), ist die Verlängerung der U2 ab Rathaus bis Matzleinsdorfer Platz vorgesehen sowie die Neuerrichtung der U5 Strecke vom Rathaus bis zum Frankhplatz. Für die U5 soll zusätzlich die ehemalige Stammstrecke der U2 vom Karlsplatz bis zum Rathaus adaptiert werden.

In der 2. Baustufe (vorgesehen als Teil der 5. U-Bahn-Ausbauphase) ist grundsätzlich die weitere Verlängerung der U2 vom Matzleinsdorfer Platz zum Wienerberg sowie die Weiterführung der U5 vom Frankhplatz bis zum Elterleinplatz geplant.

Die Finanzierung für den U-Bahn-Ausbau erfolgt sowohl durch den Bund, als auch durch das Land Wien. Für die einzelnen U-Bahn-Ausbauphasen des U-Bahn-Netzes wurden bisher eigene Finanzierungsvereinbarungen zwischen den beiden Gebietskörperschaften abgeschlossen. Während für die 4. U-Bahn-Ausbauphase eine Finanzierungsvereinbarung bestand, lag im Prüfungszeitraum des Stadtrechnungshofes Wien für die 5. U-Bahn-Ausbauphase noch keine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Wien vor.

Die gegenständliche Prüfung bezog sich somit auf die 4. U-Bahn-Ausbauphase bzw. 1. Baustufe des „Linienkreuzes U2/U5“. Da die Bearbeitung der 2. Baustufe als Bestandteil der geplanten 5. U-Bahn-Ausbauphase im Prüfungszeitraum noch nicht abgeschlossen wurde, konnte diese nur partiell in die Prüfung miteinbezogen werden.

Abbildung 1: Übersicht über das „Linienkreuz U2/U5“ entsprechend dem politischen Ausbaubeschluss aus dem Jahr 2014.



Quelle: MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung

Die Bautätigkeit in der 4. U-Bahn-Ausbauphase war organisatorisch für folgende Bauabschnitte vorgesehen:

- Die Stationsbauwerke der U2: „U2/18 Matzleinsdorfer Platz“, „U2/19 Reinprechtsdorfer Straße“, „U2/20 Pilgramgasse“, „U2/21 Neubaugasse“ und „U2/22 Rathaus“
- Die Herstellung der Streckenabschnitte mittels Tunnelvortriebsmaschine vom Matzleinsdorfer Platz bis Augustinplatz „U2/17 TVM-Vortriebe“
- Das Stationsbauwerk der U5 samt Streckenabschnitt „U5/2 Frankhplatz“.

Darüber hinaus erfordern die neuen U-Bahn-Strecken eine Adaptierung der Leitstelle Erdberg der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, die kostenmäßig der jeweiligen U-Bahn-Ausbauphase zugerechnet wird. Die ebenfalls für den Betrieb des „Linienkreuzes U2/U5“ erforderliche Adaptierung der U2 Stammstrecke wurde budgetär der 3. U-Bahn-Ausbauphase zugerechnet.

3. Generelle Planung der Verlängerung der Linie U2 und Neubau der Linie U5

3.1 Grundlegender Ablauf der Planung und Errichtung

Die Planung und der Bau neuer U-Bahn-Linien war in erster Linie eine Aufgabe der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung und der WIENER LINIEN GmbH & Co KG.

Die Vorgehensweise der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung war durch den Erlass der Magistratsdirektion - Geschäftsbereich Bauten und Technik MD BD - 373278/2014 „Freigabe genereller Planungen“, den dazugehörigen Erläuterungen und einen definierten Prozessablauf geregelt. Der Planungsprozess, als generelle Planung bezeichnet, gliederte sich in die Bedarfsfeststellung, Variantenuntersuchung und das „Generelle Projekt“ (die vertiefte Variantenuntersuchung). Aufgabe der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung war es dabei insbesondere eine auf die Stadtentwicklung abgestimmte U-Bahn-Planung zu gewährleisten. Im „Generellen Projekt“, das federführend durch die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung durchgeführt wurde, erfolgte eine intensive Zusammenarbeit mit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG.

Mit dem Abschluss des „*Generellen Projekts*“ erfolgte die Projektübergabe an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Der Aufgabenbereich der WIENER LINIEN GmbH & Co KG umfasste die weiteren Planungs- und Genehmigungsphasen (insbesondere die Einreich- und Ausschreibungsplanung), die Erwirkung der behördlichen Genehmigungen, den Abschluss der Bauverträge und die Wahrnehmung der Bauherrenfunktion.

Die Verhandlungen mit dem Bund über den Finanzierungsbeitrag und die Einhaltung des Kostenrahmens im „*Generellen Projekt*“ der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung fielen in den Zuständigkeitsbereich der MA 5 - Finanzwesen. Zusätzlich waren zahlreiche weitere Magistratsabteilungen in den Planungs- und Umsetzungsprozess involviert, wie z.B. die MA 19 - Architektur und Stadtgestaltung und die MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau für die Neugestaltung der Oberflächen im Stationsbereich oder die MA 29 - Brückenbau und Grundbau für grundbautechnische Expertisen.

3.2 Gemeinderatsbeschlüsse im Zusammenhang mit dem „*Linienkreuz U2/U5*“

3.2.1 Überblick der Gemeinderatsbeschlüsse

Die nachfolgend dargestellten Gemeinderatsbeschlüsse standen im Zusammenhang mit dem „*Linienkreuz U2/U5*“:

- „*Masterplan Verkehr 2003*“
- „*Masterplan Verkehr 2003 - Evaluierung und Fortschreibung 2008*“
- „*Fachkonzept Mobilität*“

3.2.2 Gemeinderatsbeschluss „*Masterplan Verkehr 2003*“

Der Gemeinderat stimmte dem „*Masterplan Verkehr 2003*“ in der Sitzung vom 4. November 2003 zu. Der Masterplan galt als Handlungsrahmen für die Organe der Stadt Wien sowie für die städtischen Dienststellen. Die darin enthaltene Planung der 4. U-Bahn-Ausbauphase ging von einer fortgesetzten Finanzierungsbeteiligung des Bundes (50 % Bund und 50 % Land Wien) aus. Als Teile der 4. U-Bahn-Ausbauphase wurden folgende Netzerweiterungen als prioritär erachtet: „*U1-Süd*“ in den Raum Rothneusiedl, „*U2-Nord*“ Richtung Flughafen Aspern, U2 Verlängerung vom Karlsplatz Richtung Arsenal und Frachtenbahnhof und „*U6-Nord*“ nach Stammersdorf.

Der „*Masterplan Verkehr 2003*“ enthielt auch Überlegungen hinsichtlich eines langfristig zu realisierenden Zielnetzes. Dieses sah u.a. die Errichtung der U5 und eine weitere Verlängerung der U2 vor. Die neuen U-Bahn-Strecken der U2 und U5 waren im Text des „*Masterplan Verkehr 2003*“ ohne Darstellung des genauen Streckenverlaufes beschrieben. Die U2 sollte ab Rathaus nicht mehr zum Karlsplatz, sondern auf einer neuen Trasse über die bestehenden U-Bahn-Stationen Neubaugasse, Pilgramgasse und die S-Bahn-Station Matzleinsdorfer Platz zum Wienerberg und weiter bis zur Gutheil-Schoder-Gasse geführt werden. Die Trasse der U5 war als Neubau von Hernals kommend bis zum Rathaus vorgesehen, um dann auf der derzeitigen Stammstrecke der U2 bis zum Karlsplatz zu fahren. Im weiteren Verlauf sollte sie bis in den Bereich Aspanggründe und Arsenal verlängert werden.

Damit sollten „*einige Netzmängel*“ in dem historisch gewachsenen U-Bahn-Netz bereinigt werden. Als „*Netzmängel*“ wurde die Linienführung der „*alten*“ U2, die Überlastung einiger U1-, U3- und U6-Abschnitte sowie die Erschließung des Wiener Südraumes genannt.

Der Stadtrechnungshof Wien merkte an, dass die neuen Strecken der beiden Linien U2 und U5 einer Netzanalyse der WIENER LINIEN GmbH & Co KG aus dem Jahr 2002 entsprachen. Abgesehen von der Verlängerung der U5 vom Karlsplatz Richtung Süden wurde das „*Linienkreuz U2/U5*“ entsprechend der Planung im „*Masterplan Verkehr 2003*“ umgesetzt.

3.2.3 Gemeinderatsbeschluss „*Masterplan Verkehr 2003 - Evaluierung und Fortschreibung 2008*“

Der Gemeinderat stimmte dem „*Masterplan Verkehr 2003 - Evaluierung und Fortschreibung 2008*“ in der Sitzung vom 19. Dezember 2008 zu. Festgehalten war darin, dass die Verhandlungen mit dem Bund über die Finanzierung der 4. U-Bahn-Ausbauphase abgeschlossen und die Projekte fixiert wurden. Diese waren die Verlängerungen der U2 von Aspern nach Norden bis zur Seestadt und vom Karlsplatz nach Süden. Die U1 sollte nach Süden bis Rothneusiedl verlängert werden. Die Betriebsaufnahme der

4. U-Bahn-Ausbauphase war im Jahr 2019 geplant. Die Verlängerung der U6 nach Norden konnte nicht mit dem Bund als Bestandteil der 4. U-Bahn-Ausbauphase vereinbart werden.

Anzumerken war, dass der „*Masterplan Verkehr 2003 - Evaluierung und Fortschreibung 2008*“ keine Aussagen zu dem im „*Masterplan Verkehr 2003*“ entworfenen langfristigen „*Zielnetz*“ der U-Bahn und somit dem „*Linienkreuz U2/U5*“ enthielt.

3.2.4 Gemeinderatsbeschluss „*Fachkonzept Mobilität*“

Der Gemeinderat der Stadt Wien stimmte dem „*Fachkonzept Mobilität*“ des „*STEP 2025 Stadtentwicklungsplan Wien*“ in der Sitzung vom 19. Dezember 2014 zu. Der „*Magistrat und die Unternehmen der Stadt Wien*“ wurden mit der Umsetzung der im „*Fachkonzept Mobilität*“ vorgesehenen Maßnahmen beauftragt.

In dem „*Fachkonzept Mobilität*“ waren die 4. und 5. U-Bahn-Ausbauphase dargestellt. Die U1 sollte nach Oberlaa verlängert werden. Eine Verlängerung der U1 nach Rothneusiedl sowie die Verlängerung der U-Bahn vom Karlsplatz in die Arsenalgründe war nicht mehr vorrangig. Stattdessen kam der innerstädtischen Kapazitätssteigerung des hochrangigen ÖV-Netzes Priorität zu, da hier das Erreichen der Kapazitätsgrenzen (trotz Optimierungsmaßnahmen) der Linien U3, U4, U6 sowie der Straßenbahnlinien 43 und 44 absehbar war. Dieses Ziel sollte durch die neue U5 und die neue Trasse der U2 erreicht werden. Durch diese beiden neuen Linien könnten die o.a. U-Bahn-Linien und Straßenbahnlinien sowie mehrere Umsteigeknoten entlastet werden.

Die U5 sollte vom Elterleinplatz über Michelbeuern bei der derzeitigen Station Rathaus auf die bestehende Strecke der U2 bis zum Karlsplatz geführt werden. Die neue Streckenführung der U2 ab Rathaus war über den Matzleinsdorfer Platz bis zum Wienerberg geplant. Bezüglich der Finanzierung wurde im „*Fachkonzept Mobilität*“ festgehalten, dass vor Realisierungsbeginn des „*Linienkreuzes U2/U5*“ die Finanzierung der 5. U-Bahn-Ausbauphase mit den relevanten Beteiligten sichergestellt werden sollte.

Der Stadtrechnungshof Wien merkte an, dass die Linienführung im Wesentlichen dem „*Masterplan Verkehr 2003*“ entsprach. Der geplante Streckenverlauf wurde als „*Linienkreuz U2/U5*“ bezeichnet. Allerdings lag die im „*Fachkonzept Mobilität*“ geforderte Finanzierung der 5. U-Bahn-Ausbauphase im Prüfungszeitraum noch nicht vor.

Deshalb empfahl der Stadtrechnungshof Wien der MA 5 - Finanzwesen, auf einen ehestmöglichen Abschluss des Finanzierungsübereinkommens für die 5. U-Bahn-Ausbauphase hinzuwirken, um dem Gemeinderatsbeschluss über das „*Fachkonzept Mobilität*“ zu entsprechen.

3.3 Variantenuntersuchungen für das „*Linienkreuz U2/U5*“

3.3.1 Übersicht der extern beauftragten Studien

Der Begriff „*Linienkreuz U2/U5*“ wurde nach den vorliegenden Unterlagen bereits im Jahr 2002 verwendet. Im Vorfeld der Erstellung des „*Masterplan Verkehr 2003*“ hatte die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung unter Beiziehung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und externer Expertinnen bzw. Experten Überlegungen zum langfristigen U-Bahn-Ausbau angestellt.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG hatte seit dem Jahr 2002 zahlreiche externe Variantenuntersuchungen sowie bautechnische Untersuchungen zum weiteren Ausbau des U-Bahn-Netzes beauftragt. Das Hauptaugenmerk lag hierbei auf der Idee der innerstädtischen Netzentlastung durch das „*Linienkreuz U2/U5*“. Es wurden aber auch andere Ausbauvarianten des U-Bahn-Netzes sowie Alternativen im öffentlichen Verkehr untersucht. Alternativ zur Netzerweiterung durch das „*Linienkreuz U2/U5*“ wurde u.a. die Verlängerung der U6 nach Norden bzw. der U2 vom Karlsplatz Richtung Süden betrachtet.

Im Hinblick auf die Netzerweiterung in Form des „*Linienkreuzes U2/U5*“ war allen untersuchten Trassenvarianten gemeinsam, dass die Stammstrecke der U2 von Karlsplatz bis Rathaus künftig von der neuen U5 genutzt werden sollte. Als Kreuzungspunkte mit der U2 waren die Station Rathaus und die neu zu errichtende Station Frankhplatz untersucht worden.

Die näher analysierten ab der Station Rathaus neu zu errichtenden Trassenvarianten der U2 waren insbesondere die Anbindung an einen der 3 ÖV-Umsteigepunkte Hauptbahnhof, Matzleinsdorfer Platz oder Bahnhof Meidling. Darüber hinaus war die Verbindung bis zur Gutheil-Schoder-Gasse ebenfalls Bestandteil der Variantenuntersuchungen.

Die U5 sollte ab Rathaus entweder über die Verknüpfung mit den bestehenden U-Bahn-Stationen Alser Straße oder Michelbeuern nach Hernals führen. Die betrachteten Endpunkte waren u.a. der Elterleinplatz und die S-Bahn-Station Hernals.

Als Alternative zum „*Linienkreuz U2/U5*“ wurde die Möglichkeit untersucht die angestrebte Netzentlastung ausschließlich durch die Linienführung einer neuen U5 zu erreichen. Die U2 sollte bei dieser Variante im Bestand belassen werden. Einer der dahingehend analysierten Linienverläufe war die sogenannte „*Tangentenlösung*“. Hier sollte die neue U5 vom Matzleinsdorfer Platz kommend die U2 bei der Station Rathaus tangieren und von diesem Umsteigepunkt nach Hernals geführt werden.

Die Bewertung der Varianten erfolgte im Wesentlichen anhand der Kriterien:

erzielbarer Fahrgastzuwachs, Wirkung auf den Modal Split, Netzwirkung (u.a. Entlastung stark belasteter Streckenabschnitte im Bestandsnetz), Investitions- und Betriebskosten sowie Kostenwirksamkeit. Die Kostenwirksamkeit beurteilte die zusätzlichen Kosten je gewonnenem Fahrgast (Fahrt) im ÖV-Netz. Die verkehrsbezogenen Parameter wurden für jede Variante mit einem EDV-basierten umfassenden Verkehrsprognosemodell für den ÖV in Wien abgeschätzt, welches die Wechselwirkungen zwischen Stadtentwicklung, Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage simulierte. Die Berechnungen basierten auf Daten der Stadtentwicklung und auf einem künftigen „*Referenznetz im ÖV*“, in denen bereits zahlreiche geplante und empfohlene Veränderungen (z.B. Vollinbetriebnahme Hauptbahnhof, Verlängerung U1 nach Oberlaa) berücksichtigt waren.

Für den Stadtrechnungshof Wien war zufolge der hohen Komplexität die Überprüfung der prognostizierten Wirkungen der U-Bahn-Ausbaumaßnahmen nicht möglich. Die Ergebnisse waren dem Grunde nach als plausibel begründet anzusehen.

Alle vorgelegenen verkehrstechnischen Variantenuntersuchungen erfolgten durch das Raumplanungsbüro A, anhand des o.a. EDV-basierten Verkehrsprognosemodells. Nach Angaben der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung verfügte das Raumplanungsbüro A über das am besten geeignete Verkehrsprognosemodell für den ÖV, welches auch von anderen großen öffentlichen Verkehrsinfrastrukturanbietenden für diese Leistung herangezogen wurde. Sämtliche bautechnische Expertisen und Kostenabschätzungen für die Trassenplanung zu den verkehrstechnischen Variantenuntersuchungen waren vom Ingenieurbüro A durchgeführt worden.

Die wiederholte und ausschließliche Befassung derselben externen o.a. Büros wurde von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG gegenüber dem Stadtrechnungshof Wien mit dem hohen Spezialisierungsgrad und mit der Kontinuität in den abzuklärenden Fragestellungen sowie mit dem langjährig erworbenen Wissen der Büros in der gegenständlichen Thematik erklärt.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zu evaluieren, ob für künftige Beauftragungen im Zusammenhang mit Variantenuntersuchungen von U-Bahn-Bauvorhaben auch andere Firmen einen geeigneten Spezialisierungsgrad aufweisen, um den Wettbewerb und die Marktbreite zu fördern.

3.3.2 MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung - Brainstorming ÖV Ausbau Wien

Die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung startete im April 2013 im Zusammenhang mit der Erarbeitung des „STEP 2025 Stadtentwicklungsplan Wien“ sowie des „Fachkonzeptes Mobilität“ den Arbeitskreis „Brainstorming ÖV Ausbau in Wien“. In dem mehrfach tagenden Arbeitskreis sollten künftige ÖV-Strategien entwickelt werden. Die U-Bahn-Planungen für die Verlängerung der U2 und den Neubau der U5 standen hierbei im Zentrum der Betrachtungen.

Der Arbeitskreis bestand aus Expertinnen bzw. Experten der Stadt Wien, der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, der ÖBB, dem VOR sowie der Wiener Ingenieur-, Verkehrs- und Raumplanungsbüros sowie der Technischen Universität Wien. Ein Experte war von einem Schweizer Verkehrsplanungsunternehmen.

Im Zentrum der Arbeit stand die Aussage, dass *„einzelne Abschnitte des Wiener ÖV-Netzes, aber auch der stadtnahen Schnellbahnabschnitte nach objektiven Maßstäben, aber auch nach subjektiven Einschätzungen, überlastet sind“*. Neben Straßenbahn und der als prioritär erachteten Ertüchtigung des S-Bahn-Netzes in Wien, wurde insbesondere das *„Linienkreuz U2/U5“* als zweckmäßige Ausbauvariante der U-Bahn betrachtet.

Vom Arbeitskreis wurde die Netzentlastung durch das *„Linienkreuz U2/U5“* unter Ausblendung der Kostenfrage als zutreffend erachtet. Die 1. Baustufe (U5 von Karlsplatz bis Frankhplatz und U2 - Verlängerung bis Matzleinsdorfer Platz) wurde innerhalb von 10 Jahren mit den Finanzmitteln der 4. U-Bahn-Ausbauphase als umsetzbar erachtet. Vor dem Hintergrund der Finanzierungsunsicherheit des weiteren Ausbaus wurde festgestellt, dass die 1. Baustufe alleine keine zweckmäßige Gesamtlösung im U-Bahn-Netz darstelle. Das Hauptargument für eine innerstädtische Netzerweiterung durch das *„Linienkreuz U2/U5“*, nämlich die erwartete Überlastung der U6, wurde nicht von allen Expertinnen bzw. Experten als zutreffend angesehen. In den Arbeitskreissitzungen wurde übereingekommen, die tatsächliche Kapazitätsüberlastung sowie die Möglichkeiten der Kapazitätsausweitung eingehend zu untersuchen. Mehrfach wurde in dem Brainstorming Prozess auf den knappen Zeitplan hingewiesen, der eine im Rahmen des Arbeitskreises vertiefte Auseinandersetzung über ein strategisches Niveau hinaus nicht ermöglicht hatte.

Hiezu war vom Stadtrechnungshof Wien anzumerken, dass eine externe Untersuchung zur Kapazitätsüberlastung bzw. der Kapazitätsausweitung der U6 weder durch die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung noch durch die WIENER LINIEN GmbH & Co KG veranlasst wurde. Aus wirtschaftlichen Überlegungen erstellte die

WIENER LINIEN GmbH & Co KG eine eigene diesbezügliche Untersuchung im Oktober 2013, der zufolge eine Kapazitätserhöhung als nicht sinnvoll erachtet wurde.

3.3.3 Ergebnis der Variantenuntersuchungen

Im Jahr 2014 wurden von den beiden bisher beauftragten externen Unternehmen, aufbauend auf den Ergebnissen des o.a. „*Brainstorming ÖV Ausbau in Wien*“, nochmals die Ergebnisse aller vorangehenden Untersuchungen anhand einheitlicher Parameter analysiert. Ziel war es, einen Hauptvorschlag für das „*Linienkreuz U2/U5*“ auszuwählen, um diesen den politischen Entscheidungsträgerinnen bzw. Entscheidungsträgern darzulegen.

Die Auswahl des Hauptvorschlages erfolgte in einem Arbeitskreis, bestehend aus Vertreterinnen bzw. Vertretern der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, der WIENER LINIEN GmbH & Co KG sowie der beiden verfahrensbegleitenden Unternehmen (Ingenieurbüro A und Raumplanungsbüro A), anhand von gewichteten qualitativen und quantitativen Kriterien. Die Hauptkriterien waren Verkehrswirksamkeit (jährlicher Fahrgastzuwachs), Netzwirkung (erzielbare Entlastung für bestehende ÖV-Linien und Stationen), städtebauliche Wirkung, bautechnische Beurteilung, betriebliche Bewertung und Risikoabschätzung (u.a. Risiken im Zusammenhang mit Behördenverfahren [z.B. UVP], Kostenentwicklung, Genauigkeit der Kostenabschätzung, Denkmalschutz).

2 der 11 Varianten waren eine „*reine*“ U5 Lösung, die vom Bahnhof Meidling bis zum Elterleinplatz geführt wurden. Ferner gab es mehrere Varianten des „*Linienkreuzes U2/U5*“. Je nach Variante waren als Endpunkte des neuen Astes der U2 der Bahnhof Meidling, der Wienerberg, die Gutheil-Schoder-Gasse, der Hauptbahnhof bzw. die Raxstraße vorgesehen. Der Endpunkt der U5 war für alle Varianten der Elterleinplatz, wobei diese einmal parallel zur Alser Straße und einmal über die U6 Station Michelbeuern geführt wurde.

Vom Arbeitskreis wurde die Variante des „*Linienkreuzes U2/U5*“, mit dem Streckenverlauf für die Führung der U2 ab dem Rathaus über die Stationen Neubaugasse, Pilgramgasse, Bacherplatz (nunmehr Reinprechtsdorfer Straße), Matzleinsdorfer Platz, Gußriegelstraße zum Wienerberg sowie die Strecke der U5 vom Elterleinplatz über Michelbeuern, Arne-Karlsson-Park, Frankhplatz zum Rathaus am besten bewertet.

Der Stadtrechnungshof merkte hiezu an, dass sich der Arbeitskreis für die Bewertung und Auswahl der Varianten, ausschließlich aus Personen der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, dem Ingenieurbüro A und dem Raumplanungsbüro A zusammensetzte. Es war somit zu bemängeln, dass die Auswahl der zur Umsetzung empfohlenen Variante vom gleichen eingeschränkten Personenkreis getroffen wurde, welcher dauerhaft im Planungsprozess involviert war.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, dass stadtplanerisch und kostenmäßig weitreichende Entscheidungen der generellen Planung für Verkehrsinfrastruktur, wie es die Variantenempfehlung für eine U-Bahn-Ausbauphase darstellt, künftig durch ein breiteres Gremium abgesichert werden sollten, das sich nicht ausschließlich aus jenen Personen zusammensetzt, die dauerhaft in den Planungsprozess involviert sind.

Ergänzend zur o.a. Auswahl nach den Kriterien erfolgte für alle 11 Varianten auch eine Beurteilung der abgeschätzten Gesamtkosten und der Kostenwirksamkeit (zusätzliche Kosten pro gewonnenem Fahrgast bzw. Fahrt im ÖV-Netz). Die abgeschätzten Gesamtkosten lagen zwischen rd. 1,62 Mrd. EUR (dieser und alle weiteren Beträge exkl. USt.) und rd. 2,10 Mrd. EUR. Die vom Arbeitskreis am besten beurteilte und zur Umsetzung empfohlene Variante für das „*Linienkreuz U2/U5*“ kam im Zuge dieser Beurteilung mit Investitionskosten in der Höhe von rd. 1,86 Mrd. EUR an 8. Stelle und bei der Kostenwirksamkeit an der 2. Stelle zu liegen.

Aufgrund der vergleichsweise hohen Gesamtkosten des „*Linienkreuzes U2/U5*“ erschien die ausgewählte Variante nicht in einer Baustufe realisierbar. So wurde in der „*Varianteuntersuchung U2/U5 Endbericht*“ u.a. erläuternd ausgeführt: „*Eine U-Bahn-*

Erweiterung in der Dimension des Linienkreuzes lässt sich sowohl aus Überlegungen zur Bauzeit, als auch zur Finanzierung nicht auf einmal realisieren. Daher ist die Frage nach sinnvollen Zwischenschritten, sogenannten Baustufen, zu stellen. In früheren Untersuchungen hat sich gezeigt, dass Baustufen sinnvollerweise vom Stadtzentrum nach außen errichtet werden sollen. Eine Baustufe soll schon zu einem frühen Realisierungszeitpunkt verkehrswirksam sein, bei vertretbarem finanziellem Aufwand.“ Das Ziel der Planung war, dass bereits die 1. Baustufe eine hohe Verkehrswirksamkeit aufweist, wobei die Priorität der Entlastung der U6 galt. Daraus ergab sich, dass in der 1. Baustufe mit der neuen U2 jedenfalls der Matzleinsdorfer Platz erreicht werden sollte. Die Umsteigerung von der S-Bahn auf die U6 am Bahnhof Meidling könnte so teilweise auf die neue U2 verlagert werden. Für die neue U5 wurde der Bau des 1. Streckenteils bis Frankplatz empfohlen, um die Straßenbahnlinie 43 anzubinden.

Die „*Varianteuntersuchung U2/U5 Endbericht*“ enthielt ausschließlich die Analyse dieser ausgewählten 1. Baustufe. Diesem Endbericht war zu entnehmen, dass die Kostenwirksamkeit der 1. Baustufe alleine deutlich schlechter wäre als das fertiggestellte Projekt und daher nur eine Übergangslösung darstellen könne. Dies deshalb, da die 1. Baustufe nur eine moderate prognostizierte Entlastung der U6 erreichen würde, die jedoch als Hauptargument für die Errichtung des „*Linienkreuzes U2/U5*“ genannt wurde. In der „*Varianteuntersuchung U2/U5 Endbericht*“ wurde als sinnvoll erachtet, dass der Baubeginn nur nach Sicherstellung der finanziellen Mittel für das Gesamtprojekt erfolgen sollte.

Abschließend wurde den politischen Entscheidungsträgerinnen bzw. Entscheidungsträgern der Hauptvorschlag für das „*Linienkreuz U2/U5*“ dargelegt und von diesen positiv beurteilt. In der daran anschließenden Pressekonferenz am 27. Juni 2014 präsentierten die damalige Stadträtin für Finanzen, Wirtschaftspolitik und Wiener Stadtwerke und die damalige Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung der Öffentlichkeit die ausgewählte Variante sowie die Realisierung in 2 Baustufen.

3.3.4 „Generelles Projekt“ für die 1. Baustufe des „Linienkreuzes U2/U5“

Im Zusammenhang mit der Pressekonferenz zum „Öffi-Paket“ erfolgte im Juni 2014 die politische Variantenentscheidung und der Start des „Generellen Projekts“.

Das „Generelle Projekt“ für die 1. Baustufe wurde im Februar 2015 begonnen, nachdem die Bearbeitung der im Punkt 3.3.3 dargestellten „Variantenuntersuchung U2/U5 Endbericht“ beendet war. Der Abschluss des „Generellen Projekts“ durch das „Audit zur Freigabe der generellen Planung“ war für September 2016 geplant. Bereits zu Beginn des Projekts wurde auf den sehr knappen Zeitplan hingewiesen, der in Abstimmung mit den politischen Entscheidungsträgerinnen bzw. Entscheidungsträgern festgelegt wurde.

Im Mai 2015 erfolgte der Abschluss des Finanzierungsübereinkommens für den U-Bahn-Bau zwischen dem Bund und dem Land Wien. Darin wurde u.a. die Finanzierung der Errichtung des „Linienkreuzes U2/U5“ mit den Endpunkten Matzleinsdorfer Platz und Frankhplatz vereinbart. Bei dem Projekt wurde von Gesamtkosten in der Höhe von rd. 950 Mio. EUR mit der Preisbasis des Jahres 2013 ausgegangen. Davon waren Planungskosten und Investitionskosten einschließlich getätigter Vorleistungen, jedoch ohne Reserven (Risiko) erfasst. Als Datum der „Realisierung“ wurde das Jahr 2023 angeführt.

Vom Stadtrechnungshof Wien war anzumerken, dass die Gesamtkosten einer von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG beauftragten Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2012 entstammten und in der o.a. „Variantenuntersuchung U2/U5 Endbericht“ aus dem Jahr 2014 bestätigt worden waren.

Die MA 5 - Finanzwesen gab im Lenkungsausschuss zum „Generellen Projekt“ die in der Vereinbarung mit dem Bund enthaltene Summe als internen Richtwert für die 4. U-Bahn-Ausbauphase bekannt. Dieser interne Richtwert sollte für die 4. U-Bahn-Ausbauphase als Maßnahme zur Budgetdisziplin dienen.

Die Gesamtkostenermittlung im „*Generellen Projekt*“ erfolgte durch externe Planer im Auftrag der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung. Von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wurden hierfür die Kostenansätze des vorangegangenen U-Bahn-Projekts „*U1/10 Troststraße*“ als Berechnungsgrundlage bekanntgegeben. Im Zuge der Ausarbeitung des „*Generellen Projekts*“ und dem damit fortschreitenden Detaillierungsgrad der Planung war absehbar, dass die ursprünglich im Auftrag der WIENER LINIEN GmbH & Co KG geschätzten Gesamtkosten von rd. 950 Mio. EUR um rd. 30 % überschritten werden würden. Von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wurde argumentiert, dass sich die Gesamtkosten erst nach den Ergebnissen der kostenmäßig maßgebenden Ausschreibungen für die Leistungen „*Konstruktiver Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau*“, unter Berücksichtigung der Marktlage in der Baubranche genauer abschätzen ließen. Ebenso lägen die zu erzielenden Baukosten erfahrungsgemäß unter den vorab geschätzten Kosten. Der Stadtrechnungshof Wien merkte hiezu an, dass sich diese Einschätzung im Nachhinein als unzutreffend erwiesen hatte (s. Punkt 4.1.4).

Im „*Generellen Projekt*“ wurde in weiterer Folge entsprechend dem Hinweis der MA 5 - Finanzwesen über die Einhaltung des internen Richtwertes mit der Suche nach Einsparungspotenzialen begonnen. Die Kostenreduktion im Ausmaß von rd. 32,9 Mio. EUR gelang durch 5 Projektänderungen an der U2 und einer an der U5. Die Maßnahmen betrafen sowohl bauliche, als auch logistische Projektänderungen und wurden sowohl von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, als auch der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung als in qualitativer Hinsicht akzeptable Adaptierung befürwortet. Laut der WIENER LINIEN GmbH & Co KG bestand für den Bereich der Station Neubaugasse eine weitere Möglichkeit zur bautechnischen Optimierung, mit der weitere rd. 5 Mio. EUR eingespart werden könnten. Zur weiteren Reduktion der abgeschätzten Gesamtkosten der 4. U-Bahn-Ausbauphase wurden rd. 74 Mio. EUR der 5. U-Bahn-Ausbauphase zugeschrieben, dies betraf insbesondere die Abstell- und Wendeanlage Matzleinsdorfer Platz.

Für den Stadtrechnungshof Wien war der vorläufige Entfall der Abstell- und Wendeanlage insofern bemerkenswert, als diese Anlage lt. Auskunft der WIENER LINIEN

GmbH & Co KG aus betrieblichen Gründen für die 1. Baustufe als erforderlich erachtet wurde, um die erforderliche Qualität des Linienbetriebs zu gewährleisten. Im Zuge der gegenständlichen Prüfung erörterte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG, dass ein Betrieb theoretisch auch ohne Abstell- und Wendeanlage grundsätzlich möglich sei. In der Praxis hätten dann aber selbst kleine betriebliche Unregelmäßigkeiten große Auswirkungen und eine stabile Betriebsabwicklung wäre nicht mehr möglich. Das ersatzweise Wenden der U-Bahn-Züge im Stationsbereich wäre deshalb nur als Übergangslösung für einige Monate denkbar.

Die Adaptierung der U2 Stammstrecke zwischen Karlsplatz und Rathaus für den Betrieb der künftigen U5 mit abgeschätzten Kosten von rd. 25 Mio. EUR wurde der 3. U-Bahn-Ausbauphase zugerechnet. Die geplanten Umbauarbeiten umfassten u.a. die Errichtung von Glaswänden zur vollständigen Abtrennung des Bahnsteiges vom Gleiskörper und von automatischen Türen. Die Kosten dieses Umbaus waren kein Bestandteil des „Linienkreuzes U2/U5“. Die Finanzierung wurde, wie im „Lenkungsgremium zum Wiener U-Bahn-Bau“ mit dem Bund vereinbart, als „U-Bahn Nachrüstung“ bezeichnet und durch das Budget der 3. U-Bahn-Ausbauphase sowie durch einen Investitionszuschuss durch die Stadt Wien abgedeckt.

Die Gesamtkosten der 1. Baustufe für die 4. U-Bahn-Ausbauphase wurden somit mit rd. 1,087 Mrd. EUR (Preisbasis 2016) abgeschätzt. Im Zusammenhang mit den o.a. Umplanungen und Neuberechnungen verschob sich die Fertigstellung des „Generellen Projekts“ um rd. 8 Monate. Mit den errechneten rd. 1,087 Mrd. EUR wurden die vorgegebenen Gesamtkosten von rd. 950 Mio. EUR (Preisbasis 2013) unter der Berücksichtigung der Schätzungsgenauigkeit von +/-15 % vom Lenkungsausschuss als erreicht angesehen.

Dem Aktenvermerk des Lenkungsausschusses vom 14. September 2016 konnte entnommen werden, dass die WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Rahmen des „Generellen Projekts“ unter dem Punkt Valorisierung die Gesamtkostenentwicklung von 2013 bis

2016 geprüft hatten. Sie hielten fest, dass „*sich die negativen und positiven Kostenentwicklungen ausgleichen*“ würden und „*in Summe keine jährliche Kostensteigerung zu berücksichtigen wäre*“.

Der Stadtrechnungshof Wien bemängelte, dass in dem unter der Federführung der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung ausgearbeiteten „*Generellen Projekt*“ bei der Erstellung der abgeschätzten Gesamtkosten keine Reserven angesetzt wurden. Dies war eine nach ÖNORM B 1801-1 unübliche Vorgehensweise. Für ein vollständiges Bild der zu erwartenden Gesamtkosten wären sachverständig abgeschätzte Reserven hinzuzurechnen gewesen.

Der Kostenbereich für Reserven war gemäß ÖNORM B 1801-1 ein Teil der Gesamtkosten und somit in deren Abschätzung mit einzubeziehen. In den Reserven wären z.B. Kosten für erforderliche Anpassungen der Qualität und Quantität während der Projektphasen, für Risiken durch Änderungen der Vertrags- und Rechtsgrundlagen (z.B. Gesetze, Verordnungen, Normen) oder für nicht vorhersehbare, erforderliche Anpassungen an besondere Marktpreissituationen enthalten.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, bei künftigen „*Generellen Projekten*“ alle Kostenbereiche, insbesondere auch den Kostenbereich 9 (Reserven) entsprechend der ÖNORM B 1801-1 zu berücksichtigen.

3.3.5 Audit zur Freigabe der generellen Planung

Der Abschluss des „*Generellen Projekts*“ erfolgte im „*Audit für die Freigabe der generellen Planung*“ am 17. Mai 2017 in der Magistratsdirektion - Geschäftsbereich Bauten und Technik. An dem Audit waren u.a. die MA 5 - Finanzwesen, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, MA 21 - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest, MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau und die MA 29 - Brückenbau und Grundbau sowie die WIENER LINIEN GmbH & Co KG beteiligt. Das „*Generelle Projekt*“ wurde von allen Beteiligten befürwortet. Damit erfolgte die Übergabe des Projekts zur weiteren Planung und Realisierung an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG.

Der Stadtrechnungshof Wien merkte an, dass im „*Fachkonzept Mobilität*“ empfohlen wurde, die Realisierung der 4. U-Bahn-Ausbauphase an die Finanzierungszusage für die 5. U-Bahn-Ausbauphase zu knüpfen. Dies deshalb, da nur das vollständig ausgebaute „*Linienkreuz U2/U5*“ die errechnete positive Kostenwirksamkeit und Netzentlastung aufwies. Der alleinige Betrieb der 1. Baustufe stellte im Hinblick auf die beabsichtigte Netzentlastung nur eine Übergangslösung dar.

Bis zum Abschluss des „*Generellen Projekts*“ kam keine Vereinbarung mit dem Bund über die Kostenbeteiligung für die 5. U-Bahn-Ausbauphase zustande. Der Stadtrechnungshof Wien konnte den vorliegenden Unterlagen keine explizite Begründung entnehmen, weshalb von den Dienststellen der Übergabe des „*Generellen Projekts*“ an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG für die weiteren Planungs- und Genehmigungsphasen sowie die Baudurchführung zugestimmt wurde bzw. aus welchen Gründen von der mit Beschluss des Gemeinderats bestimmten Vorgehensweise abgewichen wurde.

Der Stadtrechnungshof Wien stellte somit fest, dass nunmehr rd. 4 Jahre nach dem Audit weiterhin keine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Wien getroffen wurde. Unter Einhaltung der Vorgaben aus dem „*Fachkonzept Mobilität*“ hätte sich die Betriebsaufnahme der 1. Baustufe des „*Linienkreuzes U2/U5*“ deutlich verschoben, nämlich zumindest ins Jahr 2027. Daher war die damalige Vorgehensweise, mit der Umsetzung des U-Bahn-Projekts der 4. U-Bahn-Ausbauphase zu beginnen, nachvollziehbar. Dies auch im Hinblick auf das Erreichen der im „*Stadtentwicklungsplan 2025*“ genannten Mobilitätsstrategie der konsequenten Förderung des Umweltverbundes. Die Vorgabe gemäß dem „*Stadtentwicklungsplan 2025*“ war: „*Die Wienerinnen und Wiener sollen bis 2025 80 Prozent der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, auf dem Rad oder zu Fuß zurücklegen, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf 20 Prozent zurückgehen soll.*“ Die nunmehrigen Ziele der „*Smart City Wien Rahmenstrategie 2019 - 2050*“ unterstreichen die Bedeutung der Mobilitätsstrategie:

- „*Die CO2-Emissionen des Verkehrssektors sinken pro Kopf um 50 Prozent bis 2030 und um 100 Prozent bis 2050*“

- „Der Anteil der in Wien im erweiterten Umweltverbund zurückgelegten Wege steigt bis 2030 auf 85 Prozent und auf deutlich über 85 Prozent bis 2050.“

4. Beantwortung der Fragen des Prüfungsersuchens

4.1 2014 wurde der Bau der U5 und die Verlängerung der U2 mit Gesamtbaukosten von zwei Milliarden Euro präsentiert. Wie konnte es zu einer kolportierten Verdoppelung des Budgetvolumens bzw. der Projektkosten kommen?

4.1.1 Medienberichterstattung zu den Gesamtkosten

Die genannten 2 Mrd. EUR wurden lt. einem Zeitungsartikel vom 27. Juni 2014 (<https://www.derstandard.at/story/2000002384963/wiener-oeffi-ausbau-fixiert-u2-bis-wienerberg-u5-bis-elterleinplatz>, abgefragt am 6. April 2021) im Rahmen einer Pressekonferenz der Stadt Wien über das „Öffi-Paket“ bekanntgegeben. Die Realisierung sollte demnach in 2 Baustufen erfolgen, deren Kosten jeweils mit 1 Mrd. EUR beziffert wurde. Der U-Bahn-Betrieb sollte auf dem Streckenteil der 1. Baustufe bis Ende 2023 aufgenommen werden.

Der im Prüfungsersuchen genannte Anstieg der Projektkosten auf 4,2 Mrd. EUR ergibt sich aus einem Onlineartikel der Wiener Bezirkszeitung vom 26. November 2019 (https://www.meinbezirk.at/wien/c-lokales/wird-der-u-bahn-bau-teurer-als-gedacht_a3779763_, abgefragt am 6. April 2021). Laut diesem Artikel sollten sich die im Jahr 2014 für den Ausbau der U2 und den Neubau der U5 genannten Kosten von 2 Mrd. EUR mit nunmehr 4,2 Mrd. EUR beinahe verdoppeln.

4.1.2 Abschätzung der Gesamtkosten in den Variantenuntersuchungen

Die älteste dem Stadtrechnungshof Wien vorgelegte Untersuchung zum „Linienkreuz U2/U5“ stammte aus dem Jahr 2002 und war von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG veranlasst worden. Darin wurden die Kosten mit rd. 1,56 Mrd. EUR (Preisbasis 2001), abgeschätzt. Der geplante Linienverlauf bezog sich auf die U2 vom Rathaus bis zur Gutheil-Schoder-Gasse und auf die U5 von der Station Rathaus über die Alser Straße bis Hernalts. Die Neubaustrecke der U2 Schottentor bis Gutheil-Schoder-Gasse wies 9 Stationen auf, die Neubaustrecke der U5 Hernalts bis Rathaus 7 Stationen. Bei den

genannten Kosten handelte es sich um Investitionskosten, welche aus den Errichtungskosten für die Strecke und den Anschaffungskosten für Fahrmittel (U-Bahn-Garnituren) bestanden. Der damals vorgeschlagene Trassenverlauf entsprach annähernd dem nunmehr zur Ausführung gelangendem „Linienkreuz U2/U5“ in der 4. und 5. U-Bahn-Ausbauphase.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG hatte im Jahr 2012 die Gesamtkosten für die 1. Baustufe mit rd. 950 Mio. EUR (Preisbasis 2012) abgeschätzt. Im Unterschied zu den in den Variantenuntersuchungen angeführten Kostenabschätzungen hatte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG keine Kosten für Reserven berücksichtigt.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl daher der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, künftig bei Kostenabschätzungen alle Kostenbereiche entsprechend der ÖNORM B 1801-1, insbesondere auch den Kostenbereich 9 (Reserven) zu berücksichtigen.

Im Jahr 2013 wurde von der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung eine extern beauftragte „Machbarkeitsstudie“ für die innerstädtische U-Bahn-Netzerweiterung fertiggestellt. Für die darin enthaltene grobe Abschätzung der Baukosten (Strecken, Stationen, Wende- und Abstellanlagen) wurden für die Strecke kilometerabhängige Kosten und für die Stationen Stückkosten angesetzt, abgeleitet aus Rückrechnungen von vergangenen Bauvorhaben. Grundeinlöse, Außenanlagen und Honorare waren hierbei inkludiert und für Reserven weitere 5 % aufgeschlagen, somit wurden alle Kostengruppen gemäß ÖNORM B 1801-1 - „Kosten im Hoch- und Tiefbau“ einbezogen. Auch für die U-Bahn-Garnituren wurden Stückkosten herangezogen, die auf Minimalintervalle, Anzahl der Stationen und Linienlänge basierten. Die Schätzgenauigkeit für diese Investitionskostenschätzung wurde mit +/-20 % beziffert, wobei als Preisbasis das Jahr 2012 angegeben war.

Der Stadtrechnungshof Wien merkte hiezu an, dass die Gesamtkostenabschätzung in der „Machbarkeitsstudie“ modulhaft für mehrere Ausbauvarianten aufgebaut war. Die abgeschätzten Gesamtkosten für die 4. U-Bahn-Ausbauphase ließen sich daraus mit knapp über 1 Mrd. EUR (Preisbasis 2012) entnehmen.

Den Abschluss der Variantenuntersuchung bildete die im Oktober 2014 im Auftrag der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung fertiggestellte „*Variantenuntersuchung U2/U5 Endbericht*“. Darin wurden die Gesamtkosten (Kosten für Grund, Aufschließung, Bauwerk-Rohbau, Bauwerk-Technik, Bauwerk-Ausbau, Einrichtung, Außenanlagen, Honorare, Nebenkosten, Reserven und U-Bahn-Garnituren) für das „*Linienkreuz U2/U5*“ der 4. und 5. U-Bahn-Ausbauphase mit knapp unter 2 Mrd. EUR (Preisbasis 2012) abgeschätzt, wobei die Schätzgenauigkeit mit +/- 25 % angegeben wurde. Die Kosten der 4. U-Bahn-Ausbauphase entsprachen mit knapp unter 1 Mrd. EUR den Berechnungen der o.a. „*Machbarkeitsstudie*“.

Der Stadtrechnungshof Wien merkte an, dass sowohl in der von der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung beauftragten „*Machbarkeitsstudie*“, als auch in der „*Variantenuntersuchung U2/U5 Endbericht*“ die Kosten für die erforderlichen U-Bahn-Garnituren nur generell ausgewiesen waren (30 bzw. 70 Mio. EUR für die U5). Daher war eine exakte Zuordnung zu der im Prüfungszeitraum in Umsetzung befindlichen 4. U-Bahn-Ausbauphase nicht möglich.

4.1.3 Abschätzung der Gesamtkosten im „*Generellen Projekt*“ für die 4. U-Bahn-Ausbauphase

Das fertiggestellte „*Generelle Projekt*“ sah für die 4. U-Bahn-Ausbauphase abgeschätzte Gesamtkosten von rd. 1,087 Mrd. EUR (Preisbasis 2016) vor, wobei die Schätzgenauigkeit mit +/- 15 % angegeben wurde. Die abgeschätzten Gesamtkosten beinhalteten, ausgenommen der Reserven, alle Kostengruppen gemäß ÖNORM B 1801-1, die U-Bahn-Garnituren und „*Sonstiges*“.

Der Stadtrechnungshof Wien bemängelte die im „*Generellen Projekt*“ ausgewiesene Schätzgenauigkeit von +/- 15 %. Das Projekt war im Vergleich zu den U-Bahn-Bauvorhaben der 3. U-Bahn-Ausbauphase deutlich komplexer und daher vorab mit mehr Unsicherheiten behaftet. Die Magistratsdirektion - Geschäftsbereich Bauten und Technik hatte, gemäß den Erläuterungen zum Erlass MD BD - 373278/2014 - „*Freigabe gene-*

reller Planungen“ vom April 2015, für diese Planungsphase eine Genauigkeit der Kostenschätzung von bis zu +/- 30% empfohlen. Eine von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG nachträglich im Jahr 2019 beauftragte Expertise sah sogar einen Ansatz von +/- 40 % für die Schätzungsgenauigkeit gerechtfertigt, bedingt durch die geringe Planungstiefe und den Wissensstand zum Zeitpunkt des „Generellen Projekts“.

Darüber hinaus war anzumerken, dass die Kostenschätzungen im „Generellen Projekt“ entgegen der ÖNORM B 1801-1 nicht den Kostenbereich 9 (Reserven) berücksichtigten. Gemäß ÖNORM B 1801-1 waren bei besonders risikobehafteten Projekten, wovon ausdrücklich Verkehrsinfrastruktur-Projekte fielen, durch Kostenansätze für Risiken Vorsorge zu treffen. Diese Kostenansätze wären somit Teil der Projektkosten. Demgegenüber waren in den Variantenuntersuchungen 5 % der Gesamtkosten als Reserven angesetzt worden. Der Stadtrechnungshof Wien konnte nicht nachvollziehen, weshalb bei den Variantenuntersuchungen die Reserven berücksichtigt wurden und beim „Generellen Projekt“ nicht. Die in diesem Zusammenhang von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung vorgebrachte Argumentation, dass die anteilige Kostentragung des U-Bahn-Baus durch den Bund und dem Land Wien generell nach „IST-Kosten“ vorgesehen war und daher keine Reserven auszuweisen wären, wurde vom Stadtrechnungshof Wien nicht geteilt. Dies, da die vorgesehene Art der Abgeltung nach „IST-Kosten“ keine Begründung für ein Abweichen von einer Kostenschätzung gemäß ÖNORM B 1801-1 darstellt.

4.1.4 Abschätzung der Gesamtkosten nach den Ausschreibungen für „Konstruktiven Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau“ für die 4. U-Bahn-Ausbauphase

Der Terminplan des „Generellen Projekts“ sah vor, dass nach Erledigung der wesentlichen verfahrensrechtlichen Erfordernisse (Konzessionserteilung, UVP-Feststellungsverfahren, eisenbahnrechtliche Genehmigungen) im 2. Quartal des Jahres 2017 mit der Ausschreibungsplanung begonnen werden sollte. Die Ausschreibungen für die wesentlichen Bauleistungen „Konstruktiver Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau“ (gleichsam die vom Kostenvolumen bedeutendsten Ausschreibungen) waren für den Zeitraum vom 4. Quartal 2017 bis zum 4. Quartal 2018 geplant. Ende des

Jahres 2018 sollte das Bauvorhaben begonnen und die Aufnahme des U-Bahn Betriebs bis Ende des Jahres 2023 erfolgen.

In finanzieller Hinsicht waren die Ausschreibungen der Leistungen „*Konstruktiver Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau*“ maßgebend für die Entwicklung der Gesamtkosten des Projekts. Das erste maßgebliche Ausschreibungsergebnis war jenes für das Baulos „*U5/2 Frankhplatz*“ und lag im Sommer 2018 vor. Eine daraufhin von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG aktualisierte intern durchgeführte Kostenschätzung für die 4. U-Bahn-Ausbauphase ergab nicht valorisierte Gesamtkosten von rd. 1,610 Mrd. EUR (Preisbasis 2018) mit einer angegebenen Schätzgenauigkeit von +/- 15 %. Auch in dieser Kostenschätzung waren keine Kosten für Reserven angesetzt.

Nach dem Vorliegen des nächsten Ausschreibungsergebnisses, jenem für das Baulos „*U2/22 Rathaus*“ im Oktober 2018 erfolgte eine nochmalige Anpassung der Kostenschätzung für die 4. U-Bahn-Ausbauphase. Die mit einer Schätzgenauigkeit von +/- 15 % abgeschätzten nicht valorisierten Gesamtkosten betragen nunmehr rd. 1,764 Mrd. EUR (Preisbasis 2018). Die von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit 10 % als „*Risiko*“ bezeichneten Kosten für Reserven waren in dieser Summe nicht enthalten. Unter Einbeziehung des Kostenbereiches 9 (Reserven) und einer Valorisierung bezogen auf das Projektende im Jahr 2029, wurden die Gesamtkosten für die 4. U-Bahn-Ausbauphase des „*Linienkreuzes U2/U5*“ nun mehr mit rd. 2,291 Mrd. EUR berechnet.

Gemäß der WIENER LINIEN GmbH & Co KG hätten die erzielten Ausschreibungsergebnisse der beiden Vergabeverfahren „*U5/2 Frankhplatz*“ und „*U2/22 Rathaus*“ dazu geführt, dass „*das zu diesem Zeitpunkt vorhandene Projektbudget weit überschritten*“ werden würde. Deshalb wurden die beiden Vergabeverfahren widerrufen. Nach einer umfassenden „*Optimierungsphase*“ startete im März 2019 ein neuerliches Vergabeverfahren für „*U5/2 Frankhplatz*“ und „*U2/22 Rathaus*“, diesmal im Weg eines Verhandlungsverfahrens. Gleichzeitig wurden die Leistungen betreffend „*Konstruktiver Ingenieur-, Tunnel- und Gleisbauarbeiten*“ für die Bauabschnitte „*U2/17 TVM-Vortriebe*“ und

„U2/18 Matzleinsdorfer Platz“ bis „U2/21 Neubaugasse“ ausgeschrieben. Die Vergabeverfahren wurden im Dezember 2020 mit den Auftragserteilungen abgeschlossen.

Auf Basis der Letztangebote berechnete die WIENER LINIEN GmbH & Co KG neuerlich eine Kostenschätzung für das „Linienkreuz U2/U5“ der 4. U-Bahn-Ausbauphase, wobei die nicht valorisierten Gesamtkosten rd. 1,702 Mrd. EUR (Preisbasis 2020) betragen. Unter Hinzurechnung des Kostenbereiches 9 (Reserven) im Ausmaß von 10 % (von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG als „Risiko“ bezeichnet) und der Valorisierung bis zu dem geplanten Projektende zu Beginn des Jahres 2029, ergaben sich abgeschätzte Gesamtprojektkosten für die 4. U-Bahn-Ausbauphase von rd. 2,092 Mrd. EUR.

4.1.5 Feststellungen zur Preisentwicklung in der 4. U-Bahn-Ausbauphase

Der Stadtrechnungshof Wien analysierte die Kostenentwicklung in der 4. U-Bahn-Ausbauphase anhand einer Gegenüberstellung der im „Generellen Projekt“ im Jahr 2017 abgeschätzten Gesamtkosten von rd. 1,087 Mrd. EUR (Preisbasis 2016) und der Evaluierung der Gesamtkosten zufolge der Auftragsvergaben für das „Linienkreuz U2/U5“ in der Höhe von rd. 1,702 Mrd. EUR (Preisbasis 2020).

Um eine Vergleichbarkeit der Gesamtkosten annähernd herzustellen, waren die im „Generellen Projekt“ abgeschätzten Kosten auf das Jahr 2020 hochzurechnen. Für die gegenständliche grobe Abschätzung der Kostenentwicklung wurden ausschließlich die Indizes für die Baukosten berücksichtigt. Dies deshalb, da der Anteil für die U-Bahn-Garnituren und die Grundstückskosten an den Gesamtkosten im „Generellen Projekt“ nur rd. 9 % und in der Gesamtkostenschätzung aus dem Jahr 2020 lediglich 6 % ausmachte.

Die Valorisierung der Baukosten erfolgte anhand der Baupreisindizes der Statistik Austria, entsprechend der vorgelegten Unterlagen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Darin hatte ein extern beauftragter Experte die Indizes für „sonstigen Tiefbau“ und „sonstigen Hochbau“ überschlagsmäßig in einem Verhältnis von 70:30 verwendet, da neben den reinen Tiefbauarbeiten die Ausbauarbeiten und die technische Ausrüstung dem Hochbau zuzurechnen waren. Aus den von der Statistik Austria veröffentlichten

Baupreisindizes war eine Preissteigerung für die Baukosten vom Jahr 2016 auf das Jahr 2020 von rd. 7,5 % abzuleiten.

Der Stadtrechnungshof Wien errechnete ausgehend von der Kostenschätzung von rd. 1,087 Mrd. EUR (Preisbasis 2016) im „*Generellen Projekt*“ unter Anwendung der o.a. Preissteigerung von rd. 7,5 % die abgeschätzten Errichtungskosten von rd. 1,169 Mrd. EUR valorisiert für das Jahr 2020. Die Preissteigerung über diese rd. 4 Jahre entsprach somit einer Erhöhung von rd. 82 Mio. EUR.

Der Stadtrechnungshof Wien verglich die von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG Ende 2020 anhand der damals vorgelegenen Angebotsergebnisse abgeschätzten Gesamtkosten von rd. 1,702 Mrd. EUR (Preisbasis 2020) für die 4. U-Bahn-Ausbauphase, mit den ursprünglich abgeschätzten Errichtungskosten von rd. 1,169 Mrd. EUR (Preisbasis 2020) und stellte eine Differenz von rd. 533 Mio. EUR ohne Berücksichtigung einer Schwankungsbreite fest.

Der Differenzbetrag in der Höhe von rd. 533 Mio. EUR, der sich aus der Berechnung der Gesamtkosten für die 4. U-Bahn-Ausbauphase der WIENER LINIEN GmbH & Co KG gegenüber jener des Stadtrechnungshofes Wien ergab, war nicht auf die statistische Teuerungsrate zurückzuführen. Diesbezüglich verlangte der Stadtrechnungshof Wien von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG eine Aufklärung über den Differenzbetrag zur ursprünglichen Kostenschätzung im „*Generellen Projekt*“.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG übermittelte dem Stadtrechnungshof Wien statt einer Kostenschätzung bzw. einer Aufstellung der Gesamtkosten in den Kostenbereichen gemäß ÖNORM B 1801-1 lediglich eine Aufschlüsselung der Bauwerkskosten, des Wagenbaus und der Servitute in Jahresraten in Anlehnung an einen Finanzierungsplan mit einer Gesamtsumme in der Höhe von rd. 1,702 Mrd. EUR bzw. 2,092 Mrd. EUR (vorausvalorisiert bis 2029 inkl. 10 % „Risiko“). Aus dieser Aufschlüsselung waren jedoch keine Rückschlüsse auf die Zusammensetzung der einzelnen Kostenbereiche gemäß ÖNORM B 1801-1 ableitbar.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG nannte in diesem Zusammenhang ausschließlich die vorab nicht erkannte Notwendigkeit der Ertüchtigung des Umspannwerks in Wien 6, Kaunitzgasse 6-8 mit Kosten in der Höhe von rd. 4,8 Mio. EUR. Ferner wurden die Risiken und Mehrkosten im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie genannt, welche in der Gesamtkostenschätzung des Jahres 2020 für die 4. U-Bahn-Ausbau-phase eingepreist wurden. Diese stellten jedoch lt. WIENER LINIEN GmbH & Co KG keine bedeutende kostenrelevante Komponente dar.

Aus diesem Grund fragte der Stadtrechnungshof Wien abermals nach und bekam ergänzend dazu Faktoren genannt, die zur Kostensteigerung in der Höhe von rd. 533 Mio. EUR führten. Als Faktoren wurden u.a. „Grund und Boden“, „Konjunktur“, „Rechts- und Normenlage“, „Projektumfeld“ und weitere „Sonderthemen“ angeführt. So waren beispielsweise unter „Grund und Boden“ Mehraufwendungen bei den Hausertüchtigungen (angetroffene Hauszustände waren in Teilbereichen schlechter als vorher angenommen) und Wasserhaltungsmaßnahmen angeführt. Unter „Konjunktur“ war angeführt, dass sich sowohl die Baukonjunktur, als auch die Immobilienpreisentwicklung weit über den abschätzbaren Erwartungen entwickelt hätten. Im „Projektumfeld“ war erwähnt, dass ein umfangreicheres, übergeordnetes Verkehrs- und Logistik-konzept entwickelt werden musste. Unter „Sonderthemen“ waren neben dem Umspannwerk Kaunitzgasse, das „Amerika Haus“ sowie die Aufwendungen bei den Hausertüchtigungen bei der Universität Wien, dem Bruno-Kreisky-Archiv und der Tankstelle Rathaus angeführt. Laut Aussage der WIENER LINIEN GmbH & Co KG war zu diesen Faktoren eine genaue betragsmäßige Zuordnung nicht möglich. Für den Stadtrechnungshof Wien war daher aus diesen Erklärungen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG der Differenzbetrag in der Höhe von rd. 533 Mio. EUR nicht schlüssig ableitbar.

Der Stadtrechnungshof Wien verglich den Betrag des Kostenbereiches 2 - „Bauwerk-Rohbau“ gemäß ÖNORM B 1801-1 des „Generellen Projekts“ in der Höhe von rd. 391 Mio. EUR (Preisbasis 2016) mit den Ausschreibungsergebnissen der wesentlichen Bauleistungen für das „Linienkreuz U2/U5“ in der Höhe von rd. 735 Mio. EUR

(Preisbasis 2020). Aus der Summe der Ausschreibungsergebnisse wurden die Leistungen, die dem Kostenbereich 2 - „*Bauwerk-Rohbau*“ gemäß ÖNORM B 1801-1 zuzuordnen sind, seitens der WIENER LINIEN GmbH & Co KG in der Höhe von rd. 678 Mio. EUR genannt.

Der Stadtrechnungshof Wien hat die im „*Generellen Projekt*“ rd. 391 Mio. EUR unter Anwendung der o.a. Preissteigerung von rd. 7,5 % auf rd. 420 Mio. EUR valorisiert für das Jahr 2020. Somit errechnete sich ein Differenzbetrag von rd. 258 Mio. EUR, was aus Sicht des Stadtrechnungshofes Wien den Schluss zuließ, dass die Kostenschätzung des „*Generellen Projekts*“ deutlich zu niedrig erfolgte.

Auf Nachfrage zur Gesamtkostenentwicklung teilte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG dem Stadtrechnungshof Wien mit, dass die der Kostenschätzung zu Grunde liegenden Preise nachträglich betrachtet auf „*Kampfpreisen*“ aus den Ausschreibungsergebnissen des U-Bahn-Bauloses „*U1/10 Troststraße*“ aus dem Jahr 2011 beruhten.

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Der vom Stadtrechnungshof Wien ausgewiesene Differenzbetrag setzt sich aus Sicht der WIENER LINIEN GmbH & Co KG ex post betrachtet wie folgt zusammen:

- Grund und Boden: rd. 107 Mio. EUR z.B. für Setzungskompensationen, Steigerung der Grundstückspreise in Wien, Hausertüchtigungen, detailliertere Bodenuntersuchungen.
- Rechts- und Normenlage: rd. 34 Mio. EUR, z.B. für geänderte Normenlage (Brandschutz, z.B. aufgrund der Langfristigkeit des Projekts sind Anpassungen durch die geänderte Normenlage erforderlich), Kosten für zusätzliche externe Expertinnen bzw. Experten und Gutachten, Ansätze für Planungen.
- Projektumfeld: rd. 85 Mio. EUR für z.B. die erforderliche Steigerung des Planungsdetailierungsgrades und einer damit einhergehenden Volumen Anpassung.

- Sonderthemen: rd. 28 Mio. EUR. Darunter sind Kosten bei Liegenschaften, dem Umspannwerk Kaunitzgasse, ÖBB Matzleinsdorfer Platz, BIG Uni Wien, die im Zuge des „Generellen Projekts“ nicht abschätzbar waren und erst nach Abschluss der Planung des „Generellen Projekts“ im Zuge der Detailplanung ermittelt werden konnten, zu verstehen.
- Durch die Konjunktur, eingetretene Marktentwicklungen und den eingeschränkten Bieterinnen- bzw. Bietermarkt bei den großen Rohbauvergaben ist eine Abweichung von rd. +96 Mio. EUR eingetreten.
- Preisbasis/Schwankungsbreite: Der restliche Betrag in Höhe von rd. 183 Mio. EUR, der nicht auf die o.a. Themenfelder zurückzuführen ist, ergibt sich aus der Berücksichtigung der Schwankungsbreite der jeweiligen Projektstände von zunächst +/- 30 % („Generelles Projekt“ - Erlass der Baudirektion) und später +/- 10 % (Stand Auftragsvergabe) sowie der einheitlichen Preisbasis (Stand 2020).

Zusätzlich merkt die WIENER LINIEN GmbH & Co KG an, dass valide Projektkosten aus obigen Gründen erst mit Vergabe der großen Rohbauleistungen abzuleiten sind, weshalb diese - wie auch in der Vergangenheit - erst dann kommuniziert wurden.

Gegenäußerung des Stadtrechnungshofes Wien:

Der Stadtrechnungshof Wien hatte in seinen Berechnungen eine Kostensteigerung in der Höhe von rd. 533 Mio. EUR ohne Schwankungsbreite errechnet. Im Prüfungszeitraum wurde dieser Betrag von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Schreiben vom 6. August 2021 mit rd. 500 Mio. EUR (ohne Schwankungsbreite) bestätigt. In dem Schreiben wurden lediglich die Faktoren angeführt, die zur Kostensteigerung führten, jedoch ohne Aufschlüsselung der nunmehr in der Stellungnahme angeführten Beträge. Diese ergeben in Summe 533 Mio. EUR, jedoch mit Berücksichtigung einer

Schwankungsbreite. Die in der Stellungnahme nachträglich angeführten Beträge waren für den Stadtrechnungshof Wien daher nicht verifizierbar.

4.1.6 Abschätzung der Gesamtkosten für die 5. U-Bahn-Ausbauphase

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG legte dem Stadtrechnungshof Wien eine Kostenabschätzung für das „Linienkreuz U2/U5“ in der 5. U-Bahn-Ausbauphase vor. Die Kostenabschätzung war im Mai 2020 erstellt worden, somit vor dem Abschluss der Ausschreibungen für die Leistungen „Konstruktiver Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau“. Neuere Kostenabschätzungen wurden dem Stadtrechnungshof Wien nicht übergeben.

Für die 5. U-Bahn-Ausbauphase belief sich die überschlagsmäßige interne Kostenabschätzung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG vom Mai 2020 auf rd. 2,696 Mrd. EUR (Preisbasis 2020, ohne Reserven), bzw. vorausvalorisiert bis zur Betriebsaufnahme im Jahr 2032 auf rd. 4,357 Mrd. EUR (inkl. Reserven). Diese Kostenabschätzung bezog sich auf einen gegenüber dem im „Fachkonzept Mobilität“ verlängerten Streckenverlauf der U2 bis zur Gutheil-Schoder-Gasse und der U5 bis Hernalz (S-Bahn-Station).

Der Stadtrechnungshof Wien merkte bzgl. der Streckenführung an, dass im Programm „Die Fortschrittskoalition für Wien“ der Wiener Landesregierung im November 2020 u.a. im Punkt 6.4 „Smarte Mobilität“ Folgendes vereinbart wurde:

„U2/U5 Neubau - 1. Stufe: U2 Verlängerung bis Matzleinsdorf und U5 neu zwischen Karlsplatz und Frankhplatz - 2. Stufe: U2 Verlängerung bis Gutheil-Schoder-Gasse und U5 bis Hernalz“.

4.1.7 Feststellungen zu der kolportierten Verdopplung der Projektkosten für das „Linienkreuz U2/U5“

Die Fragestellung des Prüfungersuchens bezog sich auf eine Verdopplung der abgeschätzten Projektkosten gegenüber den im Jahr 2014 medial genannten Kosten von 2 Mrd. EUR auf 4,2 Mrd. EUR für das „Linienkreuz U2/U5“ im Jahr 2019.

Diese Kosten von 2 Mrd. EUR teilten sich zu je 1 Mrd. EUR auf die 4. und 5. U-Bahn-Ausbauphase auf. Mit den im „*Generellen Projekt*“ errechneten rd. 1,087 Mrd. EUR (Preisbasis 2016) für die 4. U-Bahn-Ausbauphase wurde der vorgegebene Kostenrahmen von rd. 950 Mio. EUR (Preisbasis 2012 und 2016) unter der Berücksichtigung der Schätzungsgenauigkeit von +/-15 % von den geprüften Stellen als erreicht angesehen. Daher ging der Stadtrechnungshof Wien davon aus, dass die medial im Jahr 2014 genannten Gesamtkosten von 1 Mrd. EUR die 4. U-Bahn-Ausbauphase betrafen.

Wie bereits im Punkt 4.1.5 dargestellt, errechnete sich ausgehend von den rd. 1,087 Mrd. EUR (Preisbasis 2016) unter Anwendung der Preissteigerung von rd. 7,5 % der für die Gesamtkosten abgeschätzte Kostenrahmen von rd. 1,169 Mrd. EUR valorisiert für das Jahr 2020.

Der Stadtrechnungshof Wien verglich den für die Gesamtkosten abgeschätzten Kostenrahmen von rd. 1,169 Mrd. EUR mit den aktuellsten von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG vorgelegten abgeschätzten Gesamtkosten ohne Reserven von rd. 1,702 Mio. EUR (Preisbasis 2020) für die 4. U-Bahn-Ausbauphase. Die errechnete Kostendifferenz betrug somit rd. 533 Mio. EUR, weshalb seitens des Stadtrechnungshofes Wien eine Verdopplung des Kostenrahmens für die 4. U-Bahn-Ausbauphase nicht festzustellen war.

Für die 5. U-Bahn-Ausbauphase wurden medial im Jahr 2014 ebenfalls Kosten von rd. 1 Mrd. EUR genannt. Dieser Betrag bezog sich auf die Streckenführung der U2 bis Wienerberg und der U5 bis Elterleinplatz. Diese hätte somit ergänzend zur 4. U-Bahn-Ausbauphase 2 neue Stationen für die U2 und 3 neue Stationen für die U5 vorgesehen. Für die 5. U-Bahn-Ausbauphase lag im Prüfungszeitraum noch keine abgeschlossene Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Wien und keine abgeschlossene Variantenuntersuchung vor.

Die von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG vorgelegten abgeschätzten Gesamtkosten mit rd. 2,696 Mrd. EUR (Preisbasis 2020, ohne Reserven) für die 5. U-Bahn-Ausbauphase umfasste die im Programm „*Die Fortschrittskoalition für Wien*“ der Wiener

Landesregierung (s. Punkt 4.1.6) genannte Ausbauvariante der U2 bis Gutheil-Schoder-Gasse und der U5 bis zur Schnellbahnstation Hernalds. Die U2 würde somit um 1 zusätzliche Station und die U5 um 2 zusätzliche Stationen verlängert werden. Der Stadtrechnungshof Wien hielt fest, dass die von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG vorgelegten abgeschätzten Gesamtkosten auf einer gegenüber der ursprünglichen Planung verlängerten Streckenführung basierten. Dazu war anzumerken, dass Leistungen in der Höhe von rd. 74 Mio. EUR, die ursprünglich in der 4. U-Bahn-Ausbauphase vorgesehen waren, insbesondere die Kosten für die Errichtung der Wende- und Abstellanlage der 5. U-Bahn-Ausbauphase zugerechnet wurden. Zu der medial kolportierten 1 Mrd. EUR lag somit für die 5. U-Bahn-Ausbauphase unter Berücksichtigung einer Valorisierung und einer verlängerten Streckenführung eine erhebliche Erhöhung der kommunizierten Projektkosten vor.

Bezogen auf die Fragestellung über die abgeschätzten Projektkosten für das „*Linienkreuz U2/U5*“, beliefen sich die internen Kostenabschätzungen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG für die 4. U-Bahn-Ausbauphase vorausvalorisiert bis zur geplanten Fertigstellung Ende 2028 bzw. Jänner 2029 auf rd. 2,092 Mrd. EUR (inkl. „*Risiko*“) und für die 5. U-Bahn-Ausbauphase vorausvalorisiert bis zur geplanten Fertigstellung im Jahr 2032 auf rd. 4,357 Mrd. EUR (inkl. „*Risiko*“). Somit ergäben sich abgeschätzte vorausvalorisierte Gesamtkosten für das „*Linienkreuz U2/U5*“ in der Höhe von rd. 6,449 Mrd. EUR.

In diesem Zusammenhang war auf die Aussage des Rechnungshofes Österreich (Bericht des Rechnungshofes: Wiener Linien - Modernisierung der Linie U4, Reihe Wien 2020/3) hinzuweisen, dass *„Dokumente der Kostenplanung und Kostenverfolgung nur dann ihren Zweck als Basis für Projektentscheidungen erfüllen und für die Kostensteuerung geeignet sind, wenn sie die zum jeweiligen Erstellungszeitpunkt aktuellsten und wahrscheinlichsten Projektkosten darstellen. Dazu gehören auch die Berücksichtigung erwarteter künftiger Preissteigerungen (Vorausvalorisierung) und das Ausweisen sowie Bewerten von Projektrisiken.“* Die entsprechende Empfehlung war auch dem Bauleitfaden 2018 (*„Management von öffentlichen Bauprojekten, Verbesserungsvorschläge des Rechnungshofes“*, S. 42 f.) des Rechnungshofes Österreich zu entnehmen.

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Im Rahmen des Regierungsprogramms „Die Fortschrittskoalition für Wien“ wurde mangels fehlender Detailplanung eine abgeänderte Variante (im Vergleich zum Projektstatus 2014) inkl. Grobkostenabschätzung auf Basis von Kilometerpreisen bzw. Kubikmeterpreisen des Linienkreuzes für die erste Baustufe erstellt.

Die hier untersuchte Variante mit abgeschätzten Kosten von 6,449 Mrd. EUR enthielt in der zweiten Baustufe um 70 % mehr Streckenkilometer (Endstellen Hernalts und Gutheil-Schoder-Gasse statt Elterleinplatz und Wienerberg) sowie 60 % mehr Stationen (8 statt 5) im Vergleich zum Projektstatus 2014.

Daher sind das Ursprungsprojekt und die untersuchte Variante nicht vergleichbar. Erst mit dem fertiggestellten „Generellen Projekt“ sind erste Vergleichbarkeiten hinsichtlich Projektumfang und Projektkosten möglich.

Anmerkung des Stadtrechnungshofes Wien:

Der Stadtrechnungshof Wien hält an seiner Formulierung fest. Die abgeschätzten vorausvalorisierten Gesamtkosten in der Höhe von rd. 6,449 Mrd. EUR wurden seitens der WIENER LINIEN GmbH & Co KG nicht in Frage gestellt.

4.2 Wie hoch sind die tatsächlichen (bzw. bisher angefallenen) Ausgaben für den Bau der U5 bzw. die Verlängerung der U2? Konnte der selbst auferlegte Kostenrahmen bisher eingehalten werden?

Nach dem von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG vorgelegten Auszug der Finanzbuchhaltung vom 30. Juni 2021 wurden für das „Linienkreuz U2/U5“ bisher insgesamt rd. 360 Mio. EUR ausgegeben. In diesem Betrag waren sowohl sämtliche Zahlungen

an die involvierten Magistratsabteilungen bzw. betroffenen Unternehmen der Stadt Wien, als auch an externe Unternehmen enthalten.

Hinsichtlich der Fragestellung nach der Einhaltung des „*selbst auferlegten Kostenrahmens*“ merkte der Stadtrechnungshof Wien an, dass im Prüfungszeitraum lediglich der Kostenrahmen für die 4. U-Bahn-Ausbauphase vorlag. Mit dem „*Übereinkommen zwischen dem Bund und dem Land Wien vom 12. Juli 2007 über die 4. Ausbauphase der Wiener U-Bahn*“ wurde diese festgelegt. Mit dem am 29. Mai 2015 unterzeichneten „*Side Letter zum Übereinkommen zwischen dem Bund und dem Land Wien vom 12. Juli 2007 über die 4. Ausbauphase der Wiener U-Bahn*“ wurde die Finanzierung für die 1. Baustufe des „*Linienkreuzes U2/U5*“ vereinbart. Die Vereinbarung umfasste die Neuführung der U2 von der Station Rathaus bis zum Matzleinsdorfer Platz und den Neubau der U5 vom Rathaus bis zum Frankhplatz. Hiefür wurden, basierend auf einer Kostenabschätzung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Kosten in der Höhe von rd. 950 Mio. EUR (Preisbasis 2012) veranschlagt.

Mit den im „*Generellen Projekt*“ abgeschätzten Gesamtkosten von rd. 1,087 Mrd. EUR (Preisbasis 2016) für die 4. U-Bahn-Ausbauphase wurde der Kostenrahmen vorgegeben. Wie bereits im Punkt 4.1.6 dargestellt, konnte selbst dieser Betrag bereits in der Planungsphase des „*Generellen Projekts*“ nur durch Anpassung des Projekts annähernd eingehalten werden. Im Wesentlichen betraf dies die Wende- und Abstellanlage Matzleinsdorfer Platz, die Bestandteil der 4. U-Bahn-Ausbauphase war, aber in die 5. U-Bahn-Ausbauphase verschoben wurde. Für die 5. U-Bahn-Ausbauphase lag im Prüfungszeitraum kein Kostenrahmen vor. Eine dezidierte Beantwortung der gegenständlichen Frage war daher nicht möglich.

Entsprechend dem Projektfortschritt errechnete der Stadtrechnungshof Wien ausgehend von den rd. 1,087 Mrd. EUR (Preisbasis 2016) unter Anwendung der Preissteigerung von rd. 7,5 % den für die Gesamtkosten abgeschätzten Kostenrahmen von rd. 1,169 Mrd. EUR valorisiert für das Jahr 2020 für die 4. U-Bahn-Ausbauphase.

Auf Basis der Ausschreibungsergebnisse für die Leistungen „*Konstruktiver Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau*“ erstellte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Dezember 2020 eine Kostenschätzung für die 4. U-Bahn-Ausbauphase in der Höhe von rd. 1,702 Mrd. EUR (Preisbasis 2020).

Eine Gegenüberstellung der vorgelegenen Kostenschätzung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG für die 4. U-Bahn-Ausbauphase in der Höhe von rd. 1,702 Mrd. EUR (Preisbasis 2020) gegenüber dem vom Stadtrechnungshof Wien valorisierten Kostenrahmen (Gesamtkosten) von rd. 1,169 Mrd. EUR (Preisbasis 2020) ergab eine theoretische Überschreitung in der Höhe von rd. 533 Mio. EUR, ohne Berücksichtigung einer Schwankungsbreite. Aufgrund dieser Darstellung ging der Stadtrechnungshof Wien im Prüfungszeitraum davon aus, dass der Kostenrahmen nicht einzuhalten sein wird.

Der Stadtrechnungshof Wien merkte im Hinblick auf den vorliegenden frühzeitigen Projektstand an, dass „*die tatsächlichen Ausgaben*“ erst mit der Abrechnung aller beauftragten Leistungen festgestellt werden können, weshalb eine abschließende Beurteilung im Prüfungszeitraum nicht möglich war.

4.3 Die erste Ausbauphase beinhaltet die U2 bis Matzleinsdorfer Platz und die U5 bis Frankhplatz/Altes AKH

4.3.1 Wie hoch sind die Gesamtkosten der ersten Ausbauphase?

Als Bestandteil der 4. U-Bahn-Ausbauphase sollte die U2 bis Matzleinsdorfer Platz und die U5 bis Frankhplatz errichtet werden, weshalb der Stadtrechnungshof Wien die vorgelegene Fragestellung auf die 4. U-Bahn-Ausbauphase bezog.

Auf Basis der Ausschreibungsergebnisse für die Leistungen „*Konstruktiver Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau*“ erstellte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Dezember 2020 eine Kostenschätzung für die 4. U-Bahn-Ausbauphase in der Höhe von rd. 1,702 Mrd. EUR (Preisbasis 2020). Dieser Betrag vorausvalorisiert bis ins Jahr 2029 würde inkl. Reserven abgeschätzte Gesamtkosten von rd. 2,092 Mrd. EUR ergeben.

Der Stadtrechnungshof Wien merkte hiezu an, dass es sich bei dem obengenannten Betrag um prognostizierte Kosten handelte und die tatsächlichen Gesamtkosten erst nach erfolgter Gesamtabrechnung nach Bauende der 4. U-Bahn-Ausbauphase vorliegen werden.

4.3.2 Mit welchen Verzögerungen ist bei dieser Ausbauphase zu rechnen?

Abgesehen von den im nachfolgenden Punkt 4.3.3 angeführten Verzögerungen rechnete die WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit keinen weiteren Verzögerungen im Projektablauf der 4. U-Bahn-Ausbauphase. Auch läge die Fertigung der für die U5 erforderlichen U-Bahn-Garnituren im Zeitplan. Die geplante Betriebsaufnahme für die U5 im Jahr 2026 und die Verlängerung der U2 Ende 2028 bzw. Jänner 2029 bezog sich auf den erwarteten ungestörten Projektablauf. Von dieser Abschätzung wären allerdings unvorhersehbare Ereignisse, insbesondere im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie bzw. damit im Zusammenhang stehenden Auswirkungen auf die Wirtschaftslage nicht erfasst.

4.3.3 Durch welche Gründe ist es zu Verzögerungen gekommen?

Der Terminplan des „*Generellen Projekts*“ sah vor, dass nach Erledigung der wesentlichen verfahrensrechtlichen Erfordernisse (Konzessionserteilung, UVP-Feststellungsverfahren, eisenbahnrechtliche Genehmigungen) im 2. Quartal des Jahres 2017 mit der Ausschreibungsplanung begonnen werden sollte. Die Ausschreibungen für die wesentlichen Bauleistungen „*Konstruktiver Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau*“ waren für den Zeitraum von 2017 bis 2018 geplant. Damit sollte Ende des Jahres 2018 das Bauvorhaben begonnen werden und die Aufnahme des U-Bahn-Betriebs Ende des Jahres 2023 erfolgen.

Der Stadtrechnungshof Wien bezog seine Betrachtung der Projektverzögerungen auf die geplanten Eröffnungstermine der U2 und U5. Im Zusammenhang mit der Fragestellung des Prüfungsersuchens wurden dem Stadtrechnungshof Wien von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG Projektzeitpläne vom Jänner 2015 und März 2018 zur Einschau übergeben. Ein aktuellerer Projektzeitplan wurde im Prüfungszeitraum nicht

vorgelegt. An Stelle von diesem wurden dem Stadtrechnungshof Wien aktuelle Bauzeitenpläne für die Bauabschnitte zur Verfügung gestellt. Anhand dieser Bauzeitenpläne für die 4. U-Bahn-Ausbauphase war festzustellen, dass die ursprünglich für das Jahresende 2023 vorgesehene Eröffnung für den Neubau der U5 auf das Jahr 2026 und die Verlängerung der U2 um rd. 5 Jahre auf Ende 2028 bzw. Jänner 2029 verschoben wurde.

Zur ersten Verzögerung kam es während der Erstellung des „*Generellen Projekts*“. Mit fortschreitender Planungstiefe zeigte sich, dass der von der MA 5 - Finanzwesen genannte interne Richtwert, welcher der Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Wien entsprach, nicht einzuhalten war (s. Punkt 3.3.4). Im Zusammenhang mit den Umplanungen zur Kostenreduktion wurde das „*Generelle Projekt*“ nicht wie geplant im September 2016, sondern erst rd. 8 Monate später im Mai 2017 abgeschlossen. Davon unberührt wurde der Projektzeitplan nicht geändert.

Zu den Verzögerungen im weiteren Projektablauf teilte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG dem Stadtrechnungshof Wien mit, dass diese insbesondere durch die im Zuge der Einreich- und Ausschreibungsplanung nachträglich festgestellte höhere Komplexität des Bauvorhabens entstanden. Dadurch wurde eine Anpassung der ursprünglich abgeschätzten Bauzeiten notwendig. Ferner kam es zu Verzögerungen bei den Vergabeverfahren der Bauaufträge durch Widerrufe von Ausschreibungen.

Im März 2018 - im Zuge der Ausschreibungsplanung für die wesentlichen Bauleistungen „*Konstruktiver Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau*“ - erstellte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG einen neuen Projektzeitplan. Laut diesem Projektzeitplan war die Eröffnung der verlängerten U2 nicht mehr Ende 2023, sondern im April 2027 vorgesehen. Laut der WIENER LINIEN GmbH & Co KG erfolgte die Anpassung „*aufgrund der im Zuge der detaillierten Einreich- und Ausschreibungsplanung festgestellten Komplexität des Bauvorhabens*“ und eine Verlängerung der Bauzeit. Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass bereits in der Planungsphase eine Verlängerung der abgeschätzten Bauzeit um rd. 3,5 Jahre auf insgesamt rd. 8 Jahre vorgenommen wurde.

Die ersten beiden (Bauabschnitte „U2/22 Rathaus“ und „U5/2 Frankhplatz“) von 3 „Vergabepaketen“ für die wesentlichen Bauleistungen „Konstruktiver Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau“ wurden im Mai und Juli 2018 als offene Verfahren ausgeschrieben und lagen somit im ursprünglich vorgesehenen Zeitplan. Anders als geplant, erfolgte jedoch keine Auftragsvergabe, da die Ausschreibungen von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG aus Kostengründen im November 2018 widerrufen wurden. Die Ausschreibung für das 3. „Vergabepaket“ („U2/17 TVM-Vortriebe“, „U2/18 Matzleinsdorfer Platz“, „U2/19 Reinprechtsdorfer Straße“, „U2/20 Pilgramgasse“ und „U2/21 Neubaugasse“) wurde auf einen späteren Zeitpunkt verschoben.

Damit konnte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG den ursprünglich geplanten Baubeginn der wesentlichen Bauleistungen nicht mehr einhalten. Umfangreiche bauliche Vorbereitungsarbeiten erfolgten allerdings bereits ab Jänner 2018. Dazu zählten die „Kollektorbauwerk und Baufeldfreimachung“, „Vorarbeiten Schacht Triester Straße“, „Vorarbeiten Schacht Margaretengürtel“, „Abteufen Schacht Triester Straße“ sowie „Einbautenfreimachung und Hausertüchtigung Margaretengürtel“.

Im Anschluss an die Widerrufserklärungen vom November 2018 erfolgte eine rd. 5 Monate dauernde „Optimierungsphase“ für sämtliche Bauabschnitte sowie die Erstellung der Unterlagen für die neuerlichen Ausschreibungen der Vergabepakete. Als Vergabeverfahrensart war nunmehr statt dem offenen Verfahren das Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung vorgesehen. Die Veröffentlichung der ersten Stufe der Vergabeverfahren für die Vergabepakete erfolgte im März 2019 und der Zuschlag wurde Mitte Dezember 2020 erteilt.

Die Dauer der Vergabeverfahren von rd. 21 Monaten war u.a. auf die nunmehr gewählte Verfahrensart zurückzuführen. Das zweistufige Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung war deutlich zeitaufwändiger gegenüber einem offenen Verfahren. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG beabsichtigte durch einzelne Verhandlungsrunden im Vergabeverfahren kostenmäßig und technisch optimierte Ange-

bote zu erhalten. Die Verhandlungsverfahren waren ursprünglich mit einer Verfahrensdauer von rd. 12 Monaten vorgesehen gewesen. Das rd. 21 Monate dauernde Vergabeverfahren war somit um rd. 9 Monate deutlich länger als geplant und wurde gemäß der WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit der Intensität der Prüfung der erforderlichen Eignungs- und Angebotsunterlagen, insbesondere der aufwändigen, verpflichtend durchzuführenden Verbandsregisterabfragen für alle teilnehmenden Unternehmen, den Verhandlungsrunden mit den Bietenden sowie den unvorhergesehenen Einschränkungen zufolge der COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 erklärt.

In der o.a. „*Optimierungsphase*“ zur Findung von Einsparungspotenzialen wurde von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG „*die Ausdehnung der Bauzeit und der damit verbundenen Entspannung der Leistungsverdichtung bei den einzelnen Bauabschnitten*“ als größtes Optimierungspotenzial bewertet. Der zusätzliche Zeitbedarf wurde mit 8 bis 12 Monaten beurteilt. Ein die Bauzeit maßgeblich beeinflussendes Ergebnis der wiederholten Vergabeverfahren war, dass nunmehr 1 anstatt 2 Tunnelvortriebsmaschinen eingesetzt werden sollte.

Dazu war zu erläutern, dass die U-Bahn-Gleise der U2 in 2 parallel verlaufenden Tunnelröhren vorgesehen sind. Gemäß der ursprünglichen Planung sollten 2 Tunnelvortriebsmaschinen gleichzeitig (um 2 Monate zeitversetzt) diese beiden Röhren herstellen. Zuzufolge der nunmehr erfolgten Beauftragung war der Tunnelvortrieb für die beiden Tunnelröhren nur mehr mit 1 Maschine vorgesehen. Die Tunnelvortriebsmaschine würde, nachdem sie den 1. Tunnel vom Matzleinsdorfer Platz zum Augustinplatz gebohrt hätte, teilweise zerlegt, um infolge erneut für die 2. Röhre eingesetzt zu werden. Der 2. Einsatz der Tunnelvortriebsmaschine war mit 13 Monaten veranschlagt.

4.3.4 Wie hoch sind die Mehrkosten der Verzögerungen?

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG nannte dem Stadtrechnungshof Wien bis Ende Juli 2021 angefallene, verzögerungsbedingte Kosten von rd. 4,80 Mio. EUR. Diese Kosten entstanden durch externe Planungs- und Beratungsleistungen, die nach den widerrufenen Ausschreibungen für die wesentlichen Bauleistungen „*Konstruktiver In-*

genieurbau, Tunnelbau und Gleisbau“ beauftragt wurden. Sie waren im Zuge der nachfolgenden „Optimierungsphase“ und neuerlichen Ausschreibung erforderlich geworden.

4.4 Die zweite Ausbauphase beinhaltet die U2 bis Wienerberg und die U5 bis Elterleinplatz.

4.4.1 Wie hoch sind die Gesamtkosten dieser zweiten Ausbauphase?

In dem vom Gemeinderat im Dezember 2014 beschlossenen „*Fachkonzept Mobilität*“ ist die Realisierung des „*Linienkreuzes U2/U5*“ in der 4. und 5. U-Bahn-Ausbauphase vorgesehen. Das Projekt ist folgend beschrieben: „*neue U5 nach Hernals (Elterleinplatz) und U2 Verlängerung in den Bereich Wienerberg*“, weshalb der Stadtrechnungshof Wien die vorgelegene Fragestellung auf die 5. U-Bahn-Ausbauphase bezog.

Die Planung der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung für das „*Generelle Projekt*“ zur 5. U-Bahn-Ausbauphase war zum Prüfungszeitpunkt noch nicht abgeschlossen. Da ein Verhandlungsergebnis zwischen dem Bund und dem Land Wien noch ausstand, war die Finanzierung noch nicht sichergestellt.

Der Stadtrechnungshof Wien merkte bezüglich der Streckenführung an, dass im Programm „*Die Fortschrittskoalition für Wien*“ der Wiener Landesregierung im November 2020 u.a. im Punkt 6.4 „*Smarte Mobilität*“ ein gegenüber der ursprünglich ausgewählten Variante verlängerter Streckenverlauf vereinbart wurde: „*U2/U5 Neubau - 1. Stufe: U2 Verlängerung bis Matzleinsdorf und U5 neu zwischen Karlsplatz und Frankhplatz - 2. Stufe: U2 Verlängerung bis Gutheil-Schoder-Gasse und U5 bis Hernals*“.

Für diese Streckenführung hatte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Mai 2020 eine überschlagsmäßige interne Kostenabschätzung in der Höhe von rd. 2,696 Mrd. EUR (Preisbasis 2020, ohne Reserven) für die 5. U-Bahn-Ausbauphase erstellt. Die zugrundeliegende Planung sah für die U2 3 Stationen (Gussriegelstraße, Wienerberg, Gutheil-Schoder-Gasse) und die Wende- und Abstellanlage Gutheil-Schoder-Gasse sowie die aus der 4. U-Bahn-Ausbauphase verschobene Wende- und Abstellanlage Matzleins-

dorfer Platz vor. Die Planung der U5 sah 5 Stationen (Arne-Karlsson-Park, Michelbeuern, Elterleinplatz, Wattgasse, Hernals) und die Wende- und Abstellanlage Hernals sowie die Werkstätte Hernals vor. Unter Berücksichtigung der geplanten Betriebsaufnahme im Jahr 2032 wurde ein vorausvalorisierter Betrag von rd. 4,357 Mrd. EUR (inkl. Reserven) genannt.

4.4.2 Mit welchen Verzögerungen ist bei dieser Ausbauphase zu rechnen? Durch welche Gründe ist es zu den Verzögerungen gekommen?

Der Stadtrechnungshof Wien bezog die vorgelegene Fragestellung auf die 5. U-Bahn-Ausbauphase.

Laut Auskunft der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung wäre die generelle Planung für die 5. U-Bahn-Ausbauphase bei zeitgerecht vorliegendem Finanzierungsübereinkommen zwischen dem Bund und dem Land Wien spätestens im Jahr 2019 abgeschlossen worden. Die Verhandlungen für das Finanzierungsübereinkommen zwischen dem Bund und dem Land Wien zur Realisierung für die 5. U-Bahn-Ausbauphase waren allerdings im Prüfungszeitraum noch im Laufen. Daher war auch die Planung der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung für das „*Generelle Projekt*“ zur 5. U-Bahn-Ausbauphase zum Prüfungszeitpunkt noch nicht abgeschlossen.

Der Stadtrechnungshof Wien merkte hierzu an, dass der Abschluss der „*Generellen Planung*“ für die 5. U-Bahn-Ausbauphase an die Abklärung der Finanzierungsfrage gebunden war. Somit ergab sich bis zum Prüfungszeitraum zumindest eine Verzögerung von bislang rd. 2 Jahren.

Bezugnehmend auf die Fragestellung des Prüfungsersuchens mit welchen Verzögerungen bei der 5. U-Bahn-Ausbauphase künftig zu rechnen wäre, merkte der Stadtrechnungshof Wien an, dass es insbesondere durch die noch nicht geklärte Finanzierung sowie durch die allgemeinen Projekt-, Vergabe- und Marktrisiken zu weiteren Verzögerungen kommen könnte.

4.4.3 Wie hoch sind die Mehrkosten der Verzögerungen?

Im Prüfungszeitraum waren die Planungen für das „*Generelle Projekt*“ der 5. U-Bahn-Ausbauphase noch nicht abgeschlossen. Laut Auskunft der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung und der WIENER LINIEN GmbH & Co KG waren im Zusammenhang mit den Verzögerungen keine Mehrkosten bis Ende Juli 2021 entstanden.

Der Stadtrechnungshof Wien wies auf den Zusammenhang zwischen der Kostenwirksamkeit und der Inbetriebnahme der 4. und der 5. U-Bahn-Ausbauphase hin. Die Kostenwirksamkeit war ein zentraler Indikator in der Kosten- und Nutzenanalyse der Variantenuntersuchungen und somit ausschlaggebend für die Auswahl der zur Realisierung empfohlenen U-Bahn-Trasse. Die Kostenwirksamkeit stellte die Investitions- und Betriebskosten je zusätzlich gewonnenem Fahrgast (gleichgesetzt mit Fahrt im ÖV-Netz) dar. Die von den geprüften Stellen erwarteten positiven betrieblichen Auswirkungen durch die Entlastung der U6 und der Straßenbahnlinie 43 kämen erst mit dem Vollausbau des „*Linienkreuzes U2/U5*“ zu tragen. Je später die Fertigstellung der 5. U-Bahn-Ausbauphase nach der 4. U-Bahn-Ausbauphase erfolgt, umso später würde sich dieser Zustand auswirken. Eine Berechnung über die konkreten Auswirkungen wurde dem Stadtrechnungshof Wien von den WIENER LINIEN GmbH & Co KG nicht vorgelegt.

4.5 Die Finanzierung des Projekts liegt mit 50 % beim Bund und 50 % bei der Stadt Wien. Wurden - im Hinblick auf die Co-Finanzierung - die Verzögerungen mit dem Bund akkordiert?

Auf Empfehlung des Rechnungshofes Österreich wurde das „*Lenkungsgremium zum Wiener U-Bahn-Bau*“ eingerichtet und diente der regelmäßigen Kommunikation über Finanzmittelbedarf und Verwendung für den vereinbarten Ausbau der Wiener U-Bahn. Das Gremium bestand aus der MA 5 - Finanzwesen für das Land Wien, dem damaligen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesministerium für Finanzen. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG wurde in beratender Funktion beigezogen.

Die MA 5 - Finanzwesen hatte den Bund mit der Einladung zur Sitzung zum „*Lenkungsgremium zum Wiener U-Bahn-Bau*“ über Verzögerungen im Projektablauf und über die Verschiebung der geplanten Fertigstellung der 4. U-Bahn-Ausbauphase informiert. Bereits mit der Einladung zur Sitzung am 4. Dezember 2018 wurde eine Übersicht der abgeschätzten Kostenentwicklung von der MA 5 - Finanzwesen zur Verfügung gestellt, die auch die geänderte Projektlaufzeit enthielt. Die bekanntgegebenen Daten wurden in der o.a. Sitzung von Seiten des Bundes zur Kenntnis genommen.

Im Hinblick auf die kommunizierten Verzögerungen der 5. U-Bahn-Ausbauphase mit dem Bund hielt der Stadtrechnungshof Wien abermals fest, dass die Finanzverhandlungen zwischen dem Bund und dem Land Wien noch nicht abgeschlossen waren und somit die Finanzierung der 5. U-Bahn-Ausbauphase noch nicht sichergestellt war.

4.6 Wie hoch waren die abgegebenen Angebote, die im November 2018 von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG als „zu teuer“ eingestuft wurden und es deshalb zu einer zweiten Ausschreibung gekommen ist?

4.6.1 Vergabeverfahren Bauabschnitt „U5/2 Frankhplatz - Konstruktiver Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau“

Die Kostenschätzung in der Höhe von rd. 50 Mio. EUR (Preisbasis 2016) für den Bauabschnitt „U5/2 Frankhplatz“ - *Konstruktiver Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau*“ erfolgte durch den von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG beauftragten Externen A. Diese Kostenschätzung wurde auf Basis der Einheitspreise ohne Valorisierung aus dem Projekt U-Bahn Wien Bauabschnitt „U1/10 Troststraße“ vom Juli 2011 durchgeführt. Die Valorisierung der Einheitspreise auf die Preisbasis 2016 wurde zufolge der Markteinschätzung durch die WIENER LINIEN GmbH & Co KG als nicht erforderlich angesehen.

Dem Stadtrechnungshof Wien erschloss sich nicht, weshalb bei der Kostenschätzung eine Valorisierung der Einheitspreise aus dem Jahr 2011 nicht erfolgte. Des Weiteren blieb unklar, weshalb in der Markteinschätzung für einen Zeitraum über 7 Jahre - Zeitraum zwischen den für die Kostenschätzung herangezogenen Einheitspreisen aus dem Jahr 2011 und der Angebotsöffnung im Jahr 2018 - „eine Valorisierung mit 0 %“ berücksichtigt wurde. Dies vor dem Hintergrund, dass sich sowohl die Lohnkosten, als

auch die facheinschlägigen Baukostenindizes erhöht haben. Darüber hinaus war für den Stadtrechnungshof Wien nicht nachvollziehbar, weshalb die Komplexität des Bauvorhabens im Vergleich mit der „U1/10 Troststraße“ in Kombination mit der vorhandenen historischen Bausubstanz, als auch mit der Anbindung an das bestehende U-Bahn-Netz, zum Beispiel in Form von Zuschlägen auf die Einheitspreise, sowohl vom Externen A als auch von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG unberücksichtigt blieb.

Daher empfahl der Stadtrechnungshof Wien der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, bei künftigen internen bzw. extern beauftragten Kostenschätzungen darauf zu achten, dass auf aktuelle Preise zurückgegriffen wird sowie etwaige Preissteigerungen (Valorisierung) berücksichtigt werden.

Darüber hinaus wurde der WIENER LINIEN GmbH & Co KG empfohlen, bei internen bzw. extern beauftragten Kostenschätzungen darauf zu achten, dass nach Möglichkeit auf Preise aus geeigneten Referenzprojekten zurückgegriffen wird und gegebenenfalls die Umstände der Leistungserbringungen aufgrund der Komplexität des Bauvorhabens in Form von Ab- bzw. Zuschlägen berücksichtigt werden.

Die Leistungen für die Herstellung der U-Bahn-Linie U5 „*Konstruktiver Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau*“ am Bauabschnitt „U5/2 Frankhplatz“ wurden im Rahmen eines offenen Verfahrens im Oberschwellenbereich mittels Bestbieterverfahrens ausgeschrieben. Die Veröffentlichung erfolgte am 9. Mai 2018 über ein elektronisches Vergabeportal. Nach Ablauf der Angebotsfrist wurden die fristgerecht eingelangten 4 Angebote am 17. Juli 2018 geöffnet. Die Ergebnisse der Angebotsöffnung sind der nachstehenden Tabelle 1 zu entnehmen.

Tabelle 1: Ergebnis der Angebotsöffnung „U5/2 Frankhplatz“ vom 17. Juli 2018

Bieter	Gesamtpreis in EUR
Bietergemeinschaft A	61.379.277,73
Bietergemeinschaft B	69.204.835,06
Bietergemeinschaft C	72.129.931,03
Bietergemeinschaft D	74.963.201,88

Quelle: Stadtrechnungshof Wien auf Basis der Daten der WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Der Niederschrift zur Angebotsprüfung „U-Bahnlinie U5 Bauabschnitt U5/2 Frankhplatz“ vom Oktober 2018 konnte u.a. hinsichtlich des Punktes „Vergabeempfehlung“ entnommen werden, dass trotz positiv abgeschlossener Angebotsprüfung des erstgereihten Angebotes aufgrund der Höhe des Angebotspreises keine Vergabeempfehlung für die Bietergemeinschaft A abgegeben wurde. Die Begründung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG lag darin, dass „der Angebotspreis der Billigstbieterin um rd. 24 % höher war“ als die zugrundeliegende extern erstellte Kostenschätzung.

Seitens des Vergabeberatungsgremiums der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wurde die Empfehlung der Geschäftsführung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG bestätigt, das gegenständliche Vergabeverfahren zu widerrufen. Die Angebotsbestimmungen sahen vor, dass ein sachlicher Grund der einen Widerruf rechtfertigt insbesondere dann vorliege, wenn „zu teure Angebote (das billigste Angebot übersteigt die interne Kostenschätzung erheblich)“ vorlägen. Die Widerrufsentscheidung für die Ausschreibung „U5/2 Frankhplatz“ wurde am 8. November 2018 an alle Bieterinnen per E-Mail versandt. Die Stillhaltefrist endete am 19. November 2018 ohne Einspruch der Bietenden und war somit rechtswirksam.

Die Angebotsergebnisse aus dem Jahr 2018 zeigten, dass die Angebote der 4 Bietergemeinschaften innerhalb einer preislichen Bandbreite von rd. 22 % zu liegen kamen. Festzuhalten war, dass der von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG für die vertiefte Prüfung der Angebotspreise beauftragte externe Sachverständige in seiner Expertise feststellte, dass die Preisbildung der Billigstbieterin betriebswirtschaftlich nachvollziehbar und deshalb erklärbar war. Aus Sicht des Stadtrechnungshof Wien lagen somit angemessene Angebotsergebnisse im Sinn des Bundesvergabegesetzes vor. Dies war

für den Stadtrechnungshof Wien insbesondere hervorzuheben, da die umfangreiche Ausschreibung aufgrund der monetären Differenz der Ausschreibungsergebnisse zur bereits erwähnten auf nicht aktuellen Preisen basierenden Kostenschätzung widerrufen wurde und nicht aufgrund der Unangemessenheit der Preise.

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Die Kostenschätzung wurde von der Arbeitsgemeinschaft aus Ziviltechniker-Büros erstellt. Im Zusammenhang mit der Valorisierung wurde gemeinsam mit der WIENER LINIEN GmbH & Co KG die damalige Marktlage analysiert. Diese Analyse führte im Ergebnis zu einer Festsetzung eines damals gerechtfertigten Valorisierungssatzes von 0 %, d.h. es wurden für den untersuchten Zeitraum keine Anhaltspunkte festgestellt, die eine Preisanpassung erfordert hätten.

Der Komplexitätsgrad der Leistungen des Vergabepakets wurde durch die Arbeitsgemeinschaft aus Ziviltechnikerbüros geprüft. Der Leistungsinhalt des Vergabepakets entsprach jenem, des zu diesem Zeitpunkt einzig vorhandenen, passenden Referenzprojekts „U1/10 Troststraße“, welches als Grundlage für die Ausschreibung herangezogen wurde. (Die anderen Projekte der letzten Jahre, vorwiegend nicht im innerstädtischen Bereich gelegen, beinhalteten kaum vergleichbaren Tunnel- und Spezialtiefbau).

Daher wurden jene Leistungen, die die Komplexität erhöht hatten, wie z.B. Hausertüchtigungen oder Oberflächenarbeiten, in gesonderten Vergabepaketen ausgeschrieben.

Gegenäußerung des Stadtrechnungshofes Wien:

Der Stadtrechnungshof Wien hält an seiner Sichtweise und an den dargelegten Argumenten fest und verweist in diesem Zusammenhang auf die in

Punkt 4.1.7 dieses Berichtes dargestellte Aussage des Rechnungshofes Österreich.

4.6.2 Vergabeverfahren Bauabschnitt „U2/22 Rathaus - Konstruktiver Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau“

Die Kostenschätzung in der Höhe von rd. 135 Mio. EUR (Preisbasis 2016) für den Bauabschnitt „U2/22 Rathaus“ - Konstruktiver Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau“ erfolgte durch den von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG beauftragten Externen B. Diese Kostenschätzung wurde ebenfalls auf Basis der Einheitspreise ohne Valorisierung aus dem Projekt U-Bahn Wien Bauabschnitt „U1/10 Troststraße“ vom Juli 2011 durchgeführt. Die Valorisierung der Einheitspreise auf die Preisbasis 2016 wurde zufolge der internen Markteinschätzung durch die WIENER LINIEN GmbH & Co KG als nicht erforderlich angesehen.

Wie bereits im Punkt 4.6.1 erwähnt, erschloss sich dem Stadtrechnungshof Wien auch bei dieser Kostenschätzung nicht, weshalb eine Valorisierung der Einheitspreise aus dem Jahr 2011 nicht erfolgte. Des Weiteren blieb auch hier unklar, weshalb in der internen Markteinschätzung für einen Zeitraum über 7 Jahre - Zeitraum zwischen den für die Kostenschätzung herangezogenen Einheitspreisen aus dem Jahr 2011 und der Angebotsöffnung im Jahr 2018 - „eine Valorisierung mit 0 %“ berücksichtigt wurde. Dies vor dem Hintergrund, dass sich sowohl die Lohnkosten, als auch die facheinschlägigen Baukostenindizes erhöht haben. Darüber hinaus war für den Stadtrechnungshof Wien nicht nachvollziehbar, weshalb auch hier die Komplexität des Bauvorhabens in Kombination mit der vorhandenen historischen Bausubstanz, als auch mit der Anbindung an das bestehende U-Bahn-Netz, zum Beispiel in Form von Zuschlägen auf die Einheitspreise, unberücksichtigt geblieben ist (s. hierzu die bereits ergangenen Empfehlungen).

Die Leistungen für die Herstellung des Bauabschnittes „U2/22 Rathaus - Konstruktiver Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau“ wurden im Rahmen eines offenen Verfahrens im Oberschwellenbereich mittels Bestbieterverfahren ausgeschrieben. Die Veröffentlichung erfolgte am 30. Juli 2018 über ein elektronisches Vergabeportal. Nach Ablauf

der Angebotsfrist wurden die fristgerecht eingelangten 4 Angebote am 19. Oktober 2018 geöffnet. Die Ergebnisse der Angebotsöffnung sind der nachstehenden Tabelle 2 zu entnehmen.

Tabelle 2: Ergebnis der Angebotsöffnung „U2/22 Rathaus“ vom 19. Oktober 2018

Bieter	Gesamtpreis in EUR
Bietergemeinschaft A	164.972.143,03
Bietergemeinschaft E	167.241.799,39
Bietergemeinschaft C	173.888.203,67
Bietergemeinschaft D	182.562.861,46

Quelle: Stadtrechnungshof Wien auf Basis der Daten der WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Den Unterlagen war zu entnehmen, dass sich die Angebotsprüfung der Ausschreibung „U2/22 Rathaus“ lediglich auf die formale Richtigkeit der Angebote erstreckte. Eine vertiefte Prüfung der Angebote der Ausschreibung „U2/22 Rathaus“ zwecks etwaigem Ausscheiden von nicht zuschlagsfähigen Angeboten wurde von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG aus terminlichen Gründen abgelehnt.

Einem diesbezüglichen Aktenvermerk vom 30. Oktober 2018 war zu entnehmen, dass bei den Bauabschnitten „U2/22 Rathaus“ und „U5/2 Frankhplatz“ die billigsten Angebote „deutlich“ (ca. 20 %) über den vorgelegenen Kostenschätzungen der Externen A und B lagen. Seitens der Geschäftsführung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wurde somit beschlossen sowohl das Vergabeverfahren „U5/2 Frankhplatz“ (s. Punkt 4.6.1), als auch „U2/22 Rathaus“ zu widerrufen.

Es lagen die von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG per E-Mail am 8. November 2018 an die Bietenden versendeten Widerrufserklärungen für „U2/22 Rathaus“ - „Konstruktiver Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau“ vor. Die Stillhaltefrist endete am 19. November 2018 ohne Einspruch der Bietenden. Die Unterlagen enthielten lediglich einen unterfertigten internen Antrag zur Genehmigung des Widerrufs der Ausschreibung.

4.7 Welche Bauarbeiten mussten dabei konkret neu ausgeschrieben werden?

Die offenen Vergabeverfahren für den „*Konstruktiven Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau am Bauabschnitt U5/2 Frankhplatz*“ und „*Konstruktiven Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau am Bauabschnitt U2/22 Rathaus*“ wurden seitens der WIENER LINIEN GmbH & Co KG widerrufen und einem neuen Vergabeverfahren zugeführt.

Das neue Vergabeverfahren wurde in 2 Losen ausgeschrieben, wobei Los 1 „*U2/22 Rathaus*“ und Los 2 „*U5/2 Frankhplatz*“ umfasste. Das Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung im Oberschwellenbereich wurde am 7. März 2019 über ein elektronisches Vergabeportal veröffentlicht.

4.8 Wie lautet das Ergebnis aus der zweiten Ausschreibung, welches für Anfang Juni 2020 angekündigt worden ist und was waren die Gründe, weshalb es zu einer weiteren Verzögerung kam?

4.8.1 Neuerliches Vergabeverfahren

Für das neuerliche Vergabeverfahren „*U-Bahnlinie U2, Bauabschnitt U2/22 Rathaus und U-Bahnlinie U5, Bauabschnitt U5/2 Frankhplatz*“ wählte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG ein Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung. Dieses wurde in 2 Losen ausgeschrieben, wobei Los 1 „*U2/22 Rathaus*“ und Los 2 „*U5/2 Frankhplatz*“ umfasste. Den Bietenden war freigestellt, ob sie ihre Angebote für ein Los oder für beide Lose legten. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG hatte somit die Möglichkeit die beiden Lose getrennt voneinander zu vergeben.

Dem Stadtrechnungshof Wien lagen lediglich Verweise auf die neuerlichen Kostenschätzungen vor, wie beispielsweise in den Niederschriften über die Angebotsprüfungen der Erstangebote. Darin war angeführt, dass die neuerliche Kostenschätzung für das Los 1 „*U2/22 Rathaus*“ auf Basis des Ergebnisses des widerrufenen Vergabeverfahrens (offenes Vergabeverfahren „*U2/22 Rathaus*“ - Preisbasis 10/2018) auf Positionsebene erstellt wurde und nunmehr rd. 173 Mio. EUR betrug. Ebenso wurde die neuerliche Kostenschätzung für das Los 2 „*U5/2 Frankhplatz*“ auf Basis des Ergebnisses des widerrufenen Vergabeverfahrens (offenes Vergabeverfahren „*U5/2 Frankhplatz*“ - Preisbasis 10/2018) auf Positionsebene erstellt und betrug nunmehr rd. 69 Mio. EUR.

Der Stadtrechnungshof Wien merkte hiezu an, dass die Kostenschätzung der neuerlichen Ausschreibung wesentlich höher lag als die ursprüngliche Kostenschätzung aus dem Jahr 2016 und auch höher als die Angebotsergebnisse der aufgehobenen Ausschreibungen.

4.8.2 Ausschreibungsergebnis

Die Bekanntmachung des Verhandlungsverfahrens mit vorheriger Bekanntmachung für die 1. Stufe für das Vergabeverfahren „*U-Bahnlinie U2, Bauabschnitt U2/22 Rathaus und U-Bahnlinie U5, Bauabschnitt U5/2 Frankhplatz*“ erfolgte am 7. März 2019. Die Bewerbungsfrist endete am 10. April 2019.

Die Teilnahmeanträge wurden von 4 Bietergemeinschaften abgegeben. Diese bestanden größtenteils aus jenen Unternehmen, die bereits im offenen Verfahren ihre Angebote abgegeben haben.

Nach Prüfung der Teilnahmeanträge erfolgte am 29. Juli 2019 die Einladung für die 2. Stufe des Verhandlungsverfahrens zur Legung der Erstangebote mit der Angebotsfrist bis 4. November 2019. Innerhalb dieser Frist erfolgten 4 Berichtigungen der Ausschreibung, u.a. aufgrund von Anfragen von Bietergemeinschaften. Von November 2019 bis März 2020 erfolgte die Prüfung der von den 4 Bietergemeinschaften eingereichten 8 Angebote. Jede Bietergemeinschaft legte je 1 Angebot für die 2 ausgeschriebenen Lose.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG führte Aufklärungsgespräche mit den Bietergemeinschaften im Rahmen des Verhandlungsverfahrens u.a. über „*rechtliche und kaufmännische*“ sowie „*technische*“ Inhalte und über „*Baulogistik und Bauzeit*“. Diese erstreckten sich bis zum 28. Mai 2020.

Die Einladung zur Legung des „*LAFO*“ erfolgte am 22. Juni 2020 und das Ende der Angebotsfrist war der 28. Juli 2020, wobei die Bietergemeinschaft I für das Los 1 nicht zur Legung eines „*LAFO*“ eingeladen wurde. Dies, da die Bietergemeinschaft I im Zuge der

Aufklärungsgespräche die vorgenommene Preisgestaltung nicht erklärte und darüber hinaus erläuterte, sich nicht mehr am Vergabeverfahren des Loses 1 „U2/22 Rathaus“ beteiligen zu wollen.

Nach Ablauf der Angebotsfrist erfolgte die Prüfung der eingereichten „LAFOS“ der Bietergemeinschaften für die Lose 1 und 2, wobei das „LAFO“ der Bietergemeinschaft H für das Los 1 als nicht ausschreibungskonform beurteilt und daher per 13. Oktober 2020 ausgeschieden wurde.

Die Angebotsprüfung zeigte, dass die Bietergemeinschaft F beim Los 1 „U2/22 Rathaus“ mit einer Angebotssumme von 176.130.585,23 EUR Billigstbieterin und im und Los 2 „U5/2 Frankhplatz“ mit einem Angebotspreis von 67.547.130,13 EUR an zweiter Stelle zu liegen kam. Die Bietergemeinschaft G bot das Los 1 mit einer Angebotssumme von 182.040.144,86 EUR an und war im Los 2 mit einem Angebotspreis von 65.577.158,26 EUR Billigstbieterin. Gemäß den Ausschreibungsbestimmungen wurde den Bietenden die Möglichkeit eingeräumt einen Koppelungsrabatt bei Zuschlagserteilung für beide Lose anzubieten.

Erst unter Berücksichtigung des Koppelungsrabattes wurde die Bietergemeinschaft F für beide Lose als Bestbieterin ermittelt und mit einer Gesamtsumme in der Höhe von 241.655.515,93 EUR beauftragt. Die Zuschlagsentscheidung wurde am 23. Oktober 2020 bekanntgegeben. Der Zuschlag an die Bietergemeinschaft F (in weiterer Folge Arbeitsgemeinschaft F) erfolgte innerhalb der Zuschlagsfrist am 15. Dezember 2020.

Den Protokollen war nicht zu entnehmen, dass die WIENER LINIEN GmbH & Co KG über die Höhe von Einheitspreisen bzw. über die Höhe der Koppelungsrabatte verhandelt hätte.

Der Stadtrechnungshof Wien merkte an, dass die ursprünglichen Ausschreibungsergebnisse im Jahr 2018 die Leistungen für die Herstellung der U-Bahn-Linie U5 „Konstruktiver Ingenieurbau, Tunnelbau und Gleisbau“ für den Bauabschnitt „U2/22 Rathaus“

in der Höhe von 164.972.143,03 EUR und für den Bauabschnitt „U5/2 Frankhplatz“ in der Höhe von 61.379.277,73 EUR zu liegen kamen. Ein Zuschlag an die damalige Billigstbieterin (Bietergemeinschaft A) für dieselben Lose hätte eine Gesamtsumme in der Höhe von 226.351.420,76 EUR ergeben. Die neuerliche Ausschreibung hatte somit zu einem um rd. 15 Mio. EUR höherem Ergebnis geführt. Bei diesem Differenzbetrag blieb sowohl eine eventuell erforderliche Valorisierung, als auch ein genauer Vergleich des ausgeschriebenen Leistungsumfanges zwischen den Ausschreibungen aus dem Jahr 2018 zu jenen im Jahr 2020 vom Stadtrechnungshof Wien unberücksichtigt.

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Durch den Widerruf und die Änderung des Vergabeverfahrens hat die WIENER LINIEN GmbH & Co KG die Möglichkeit geschaffen, das Projekt im Hinblick auf technische und zeitliche Umsetzung mit den Bietenden im Zuge der Verhandlungen zu erörtern.

Aus Sicht der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zeigt sich der Erfolg der Neuausschreibung bei der Betrachtung der gesamten Rohbauleistungen und nicht bloß bei den in der gegenständlichen Prüfung untersuchten Vergabepaketen, die nicht in allen Einzelheiten vergleichbar sind. Beim Vergleich der Rohbaukosten vor bzw. nach der Neuausschreibung ergibt sich durch die Neuausschreibung eine Einsparung von rd. 77 Mio. EUR (auf Preisbasis 2020).

Gegenäußerung des Stadtrechnungshofes Wien:

Unter Hinweis auf die Fragestellung des Prüfungsersuchens hält der Stadtrechnungshof Wien an seiner Darstellung fest. Der in der Stellungnahme angeführte Betrag von rd. 77 Mio. EUR war nicht prüfungsgegenständlich und konnte daher nicht nachvollzogen werden.

4.8.3 Gründe für die Verzögerungen

Die lange Verfahrensdauer für das Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung für das Vergabeverfahren „*U-Bahnlinie U2, Bauabschnitt U2/22 Rathaus*“ und „*U-Bahnlinie U5, Bauabschnitt U5/2 Frankhplatz*“ wurde von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit dem gewählten, aufwändigeren Verhandlungsverfahren gegenüber einem offenen Verfahren und mit der Intensität der Prüfungen der Eignungs- und der Angebotsunterlagen erklärt. Ferner hätten sich bedingt durch die COVID-19-Pandemie unvorhergesehene Einschränkungen im Ablauf des Vergabeverfahrens ergeben (s. hierzu Punkt 4.3.3).

4.9 Welche Ressorts innerhalb der Stadt Wien waren aktiv an der Arbeit der zweiten Ausschreibung beteiligt?

Gemäß Auskunft der WIENER LINIEN GmbH & Co KG waren sowohl bei den widerrufenen Ausschreibungen, als auch bei der zweiten Ausschreibung die nachfolgenden Magistratsabteilungen der Stadt Wien in die Detailabklärungen eingebunden und an der Erstellung beteiligt. Dies bestätigte sich für den Stadtrechnungshof Wien auch bei der Einschau in die Unterlagen.

Seitens der nunmehrigen Geschäftsgruppe „*Innovation, Stadtplanung und Mobilität*“ waren die MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau für die technischen Detailabklärungen hinsichtlich Straßenaufbau, Kanalherstellung etc., die MA 29 - Brückenbau und Grundbau für die grundbautechnische Fachberatung, die MA 33 - Wien leuchtet für die technischen Detailabklärungen betreffend Verkehrslichtsignalanlagen und Beleuchtung sowie die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten für die Verkehrsvorverhandlungen und die Verkehrskonzepte eingebunden.

In der nunmehrigen Geschäftsgruppe „*Klima, Umwelt, Demokratie und Personal*“ war Wien Kanal für die technischen Detailabklärungen hinsichtlich Straßenaufbau und Kanalherstellung und die MA 31 - Wiener Wasser für die Adaptierung des Wasserleitungsnetzes eingebunden.

4.10 Wird eine wiederholte Ausschreibung der Bauarbeiten erforderlich sein?

Die Einschau in die Unterlagen zeigte, dass die WIENER LINIEN GmbH & Co KG einen Vertrag mit der Arbeitsgemeinschaft F im Dezember 2020 für die Leistungen des „*Konstruktiven Ingenieurbaus, Tunnelbau und Gleisbau*“ für die „*U-Bahnlinie U2, Bauabschnitt U2/22 Rathaus*“ und „*U-Bahnlinie U5, Bauabschnitt U5/2 Frankhplatz*“ abgeschlossen hatten.

Anzumerken war, dass die Zuschlagserteilungen bereits erfolgten und die Bauarbeiten für die beiden Bauabschnitte mit 11. Jänner 2021 starteten. Somit war im Prüfungszeitraum nicht von einer wiederholten Ausschreibung für diese Leistungen auszugehen.

4.11 Kam es bei den Bauarbeiten um den Bereich Matzleinsdorfer Platz zu einer fehlerhaften bzw. unklaren Untergrundbefundung? Wenn ja, welche Folgen hatte diese für den weiteren Verlauf der Bauarbeiten?

4.11.1 Projektvorbereitung für die Untergrundbefundung

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG schloss im September 2015 ein Übereinkommen mit der MA 29 - Brückenbau und Grundbau über Baugrunderkundungen des „*Linienkreuzes U2/U5*“ ab. Vertragsgegenstand war u.a. die Veranlassung und Abwicklung von Baugrunduntersuchungen wie beispielsweise Probebohrungen und Fundamentuntersuchungen. Ferner wurde ein weiteres Übereinkommen im Dezember 2015 abgeschlossen, bei dem der Vertragsgegenstand u.a. die geologische und geotechnische Beratung während der Einreichungs-, Ausschreibungs- und Ausführungsphase für das Projekt „*U2/18 Matzleinsdorfer Platz*“ war.

4.11.2 Kooperationsvereinbarung über archäologische Betreuung

Gemäß den übermittelten Unterlagen schloss die WIENER LINIEN GmbH & Co KG im September 2018 eine Kooperationsvereinbarung über die archäologische Betreuung mit den Museen der Stadt Wien ab. Vertragsgegenstand war die Betreuung der archäologischen Belange während der Einreichungs-, Ausschreibungs- und Ausführungsphase; ferner die Ausschreibung und Abrechnung von Rettungsgrabungen in den in der „*Zusammenstellung der denkmalgeschützten Objekte und der archäologischen*

Fundgebiete in Bezug zu den geplanten Baumaßnahmen im Untergrund sowie den Haus-sicherungsmaßnahmen“ angeführten Bereichen durch die Museen der Stadt Wien (Stadtarchäologie Wien), als Sachverständige für den U-Bahn-Abschnitt „U2/18 Matzleinsdorfer Platz“.

Zufallsfunde, die zusätzlich zu den in den Flächen der oben genannten Zusammenstellung der denkmalgeschützten Objekte und der archäologischen Fundgebiete zum Vorschein kommen, waren nicht Teil dieser Kooperationsvereinbarung, weil sie aufgrund ihrer Natur nicht vorhersehbar sind, aber trotzdem dem Denkmalschutzgesetz unterliegen.

Aufgrund der weiteren Einschau in die Unterlagen ging der Stadtrechnungshof Wien der Frage nach, ob die Kooperationsvereinbarung vom September 2018 mit den Museen der Stadt Wien (Stadtarchäologie) vor dem archäologischen Fund am 13. September 2018 beim Kollektorgang am Matzleinsdorfer Platz abgeschlossen wurde oder erst danach.

Hiezu teilte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit, dass die Vereinbarung für den Bauabschnitt „U2/18 Matzleinsdorfer Platz“ am 11. Juli 2018 durch die Geschäftsführung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG gefertigt und mit Schreiben vom 16. Juli 2018 an die Museen der Stadt Wien zur Gegenzeichnung übermittelt wurde. In den teilweise übergeordneten Beilagen zur Vereinbarung gab es nachträglich noch geringfügige Adaptierungen, weshalb seitens der Museen der Stadt Wien die Verträge der einzelnen Bauabschnitte nochmals an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG übermittelt und am 10. September 2018 erneut durch diese gefertigt wurden. Die Gegenzeichnung durch die Museen der Stadt Wien fand am 25. September 2018 statt. Der von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG angeführte zugrunde gelegene Schriftverkehr über die Kooperationsvereinbarung lag jedoch im Prüfungszeitraum dem Stadtrechnungshof Wien nicht vor.

4.11.3 Sichtweise der MA 29 - Brückenbau und Grundbau

Mit der Fragestellung des Prüfungsersuchens konfrontiert teilte die MA 29 - Brückenbau und Grundbau dem Stadtrechnungshof Wien mit, dass es aus ihrer Sicht bei den Bauarbeiten um den Bereich des Matzleinsdorfer Platzes zu keiner fehlerhaften bzw. unklaren Untergrundbefundung gekommen war. Dies, da sämtliche Untergrundbefundungen des *“Linienkreuzes U2/U5“* nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik unter Berücksichtigung des in Wien vorhandenen allgemeinen Kenntnisstandes des Untergrundes erfolgt seien.

Des Weiteren sei die MA 29 - Brückenbau und Grundbau seitens der WIENER LINIEN GmbH & Co KG auch damit beauftragt worden, die Ausführung der Bauarbeiten im Hinblick auf etwaige Abweichungen von Bodenbeschreibungen in den unterschiedlichen Ausschreibungen zu beobachten. Dementsprechend kam es seit Beginn der Arbeiten am Matzleinsdorfer Platz im Jahr 2018 über einen Zeitraum von ca. 3 Jahren zu regelmäßigen Baustellenbegehungen und Untergrunddokumentationen durch Geologinnen bzw. Geologen und grundbautechnische Beraterinnen bzw. Berater der MA 29 - Brückenbau und Grundbau. Überprüft wurden in diesem Zusammenhang insbesondere die vertraglich vorgeschriebenen Firmendokumentationen der Spezialtiefbau- und Erdarbeiten als Unterstützung für die örtliche Bauaufsicht. Auch im Rahmen der Brunnenbohrarbeiten zur Wasserhaltung erfolgten Kernentnahmen aus dem Untergrund, die einen detaillierten visuellen Vergleich zwischen den Ergebnissen der Aufschlusskampagnen und dem vorgefundenen Untergrund ermöglichten. Hierbei wären keine wesentlichen Unterschiede zu den Vor- und Hauptuntersuchungen festgestellt worden.

Die MA 29 - Brückenbau und Grundbau wies daraufhin, dass Abweichungen von den beschriebenen Untergrundverhältnissen im innerstädtischen Tiefbau immer möglich wären. Dies sei der Tatsache geschuldet, dass infolge der gewonnenen Informationen aus den punktuell durchgeführten Bodenerkundungen nie mit Sicherheit auf die tatsächlich anzutreffende Bodenbeschaffenheit des gesamten Baufeldes geschlossen werden könne.

4.11.4 Sichtweise der WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Mit der Fragestellung des Prüfungsersuchens konfrontiert, teilte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit, dass aus deren Sicht keine fehlerhaften bzw. unklaren Untergrundbefundungen vorlagen, weshalb es auch zu keinen Verzögerungen im Bauablauf und Mehrkostenforderungen aus diesem Titel gekommen sei.

Im Zuge der Bautätigkeiten seien archäologischen Erkundungen basierend auf der Kooperationsvereinbarung mit den Museen der Stadt Wien (Stadtarchäologie Wien) für die relevanten Bereiche stets baubegleitend erfolgt. In den Bauausschreibungen wurden entsprechende Hinweise der Stadtarchäologie berücksichtigt, weshalb es weder monetär noch terminlich zu negativen Auswirkungen kam. Lediglich bei einem Auftrag kam es infolge des Antreffens eines umfangreicheren archäologischen Fundes zu geringen Zusatzleistungen in der Höhe von 4.221,35 EUR. Diese Leistungen fielen im September 2018 im Zuge der Herstellung des Kollektorganges am Matzleinsdorfer Platz an.

4.11.5 Einschau zu den Übereinkommen der WIENER LINIEN GmbH & Co KG und der MA 29 - Brückenbau und Grundbau

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG und die MA 29 - Brückenbau und Grundbau schlossen - wie bereits im Punkt 4.11.1 angeführt - im Dezember 2015 ein Übereinkommen ab, bei dem der Vertragsgegenstand u.a. die geologische und geotechnische Beratung während der Einreichungs-, Ausschreibungs- und Ausführungsphase für das Projekt „U2/18 Matzleinsdorfer Platz“ war. Darüber hinaus war im Anhang der Leistungskatalog für den Wiener U-Bahn-Bau vom August 2015 angeführt, worin im Punkt 2.1 u.a. die Beratung bei der Deponierung gemäß Deponieverordnung von Aushubmaterial sowie die Beratung und Mithilfe bei der Erstellung der Leistungsverzeichnisse und besonderen Vertragsbedingungen der Erdbau-, Tunnel- und Spezialtiefbauarbeiten vermerkt war.

Das seitens der WIENER LINIEN GmbH & Co KG beauftragte Übereinkommen für die Beauftragungen der Untergrundbefundungen durch die MA 29 - Brückenbau und Grundbau sowie die Ergebnisse der Befundungen lagen dem Stadtrechnungshof Wien

vor. Die Einschau des Stadtrechnungshofes Wien zeigte, dass die Untergrundbefundungen Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen waren.

4.11.6 Einschau in die Gutachten der MA 29 - Brückenbau und Grundbau

Die MA 29 - Brückenbau und Grundbau fasste in geotechnischen Gutachten, die eine Grundlage für die Ausschreibungen u.a. für den Bereich „U2/18 Matzleinsdorfer Platz“ bildeten, die Untersuchungsergebnisse der von ihr beauftragten Firmen zusammen.

Entlang der Trassenführung des „Linienkreuzes U2/U5“ wurden lt. Auskunft der MA 29 - Brückenbau und Grundbau sogenannte „orientierende Untersuchungen“ durchgeführt, um die Ausschreibungsmengen hinsichtlich der Entsorgung von Bodenaushubmaterialien für die Leistungsverzeichnisse erfassen zu können. Die MA 29 - Brückenbau und Grundbau wickelte auch bodenchemische Untersuchungen organisatorisch „im Auftrag und auf Rechnung“ für die WIENER LINIEN GmbH & Co KG im Sinn des Übereinkommens „Baugrunduntersuchung“ ab. Die Aufnahme der entsprechenden Ergebnisse in die Ausschreibungsunterlagen, auch jene der bodenchemischen Untersuchungen, oblag der WIENER LINIEN GmbH & Co KG.

4.11.7 Einschau in die Vergabepakete

4.11.7.1 Die Einschau des Stadtrechnungshofes Wien bezog sich auf die von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG ausgeschriebenen 5 Vergabepakete für den Bereich „U2/18 Matzleinsdorfer Platz“. Die Vergabepakete betrafen:

„Kollektorbauwerk und Baufeldfreimachung“, „Vorarbeiten Schacht Triester Straße“, „Vorarbeiten Schacht Margaretengürtel“, „Abteufen Schacht Triester Straße“ sowie „Einbautenfreimachung und Hausertüchtigung Margaretengürtel“.

Obschon die geotechnischen Gutachten der MA 29 - Brückenbau und Grundbau den Ausschreibungen beigelegt wurden, flossen die Erkenntnisse aus diesen Gutachten nur teilweise in die jeweiligen Positionen der von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG erstellten Leistungsverzeichnisse ein. Beispielsweise betraf dies die Vergabeverfahren

„*Vorarbeiten Schacht Margaretengürtel*“ und „*Einbautenfreimachung und Hausertüchtigung Margaretengürtel*“. So fehlten in diesen Leistungsverzeichnissen u.a. Positionen für die unterschiedliche Behandlung von festgestellten Bodenaushubqualitäten (z.B. „*Bodenaushub ablagerbar auf Inertabfalldeponie, Baurestmassen- oder Reststoffdeponie*“).

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, die Erkenntnisse aus den Gutachten künftig in einem größeren Ausmaß durch die entsprechenden Positionen für die unterschiedliche Behandlung von festgestellten Bodenaushubqualitäten in den Leistungsverzeichnissen der Ausschreibungen zu berücksichtigen.

4.11.7.2 In den unterschiedlichen Vergabeverfahren des Bauvorhabens „*U2/18 Matzleinsdorfer Platz*“ wurde im Teil B „*besondere Vertragsbestimmungen*“ im Punkt 7.2 die Zuordnung des Baugrundrisikos geregelt. Wie die Einschau des Stadtrechnungshofes Wien zeigte, fanden sich in den vorgelegten Ausschreibungsunterlagen unterschiedliche Regelungen zu dieser Thematik.

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG teilte hiezu mit, dass bei den 5 Vergabepaketen die „*besonderen Vertragsbestimmungen*“ keine standardisierten Formulierungen beinhalteten, sondern diese den individuellen Gegebenheiten angepasst wurden. Daher fänden sich beispielsweise andere Formulierungen im Vergabeverfahren „*Vorarbeiten Schacht Triester Straße*“ als bei jenem für die „*Einbautenfreimachung und Hausertüchtigung Margaretengürtel*“.

4.11.8 Einschau in die Mehrkostenforderungen

Der Stadtrechnungshof Wien nahm Einschau in die Mehrkostenforderungen, die von den ausführenden Arbeitsgemeinschaften zu dem Bauabschnitt „*U2/18 Matzleinsdorfer Platz*“ gelegt wurden. Gemäß den vorgelegten Unterlagen wurden 20 Mehrkostenforderungen gestellt, wobei von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG 15 „*dem Grunde nach anerkannt*“ wurden. Die Einschau des Stadtrechnungshofes Wien bezog sich nur auf jene 2 anerkannten Mehrkostenforderungen, die in Bezug zur Fragestellung des

Prüfungsersuchens mit den Untergrundverhältnissen im Bereich Matzleinsdorfer Platz standen.

4.11.8.1 Mehrkostenforderung für die „Vorarbeiten Schacht Margaretengürtel“

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG beauftragte im Juli 2019 die Firma A mit der grundlegenden Charakterisierung von Aushubmaterial gemäß Deponieverordnung. Diese Vorgangsweise entsprach den in der dazugehörigen Ausschreibung vertraglich vereinbarten sogenannten ständigen „*Vorbemerkungen des Vertragsleistungsverzeichnisses 0002 Pkt. 16 Beurteilung anfallender Materialien*“. Gemäß den Vorbemerkungen hat die Auftraggeberin bzw. der Auftraggeber der Auftragnehmerin bzw. dem Auftragnehmer die erforderlichen chemischen Untersuchungen (z.B. grundlegende Charakterisierungen, etc.) der anfallenden Materialien einschließlich der Zuordnung zu einem oder mehreren möglichen Behandlungsverfahren aufgrund chemischer Analysen und/oder Beurteilungen zur Verfügung zu stellen.

Aus Sicht des Stadtrechnungshofes Wien war die WIENER LINIEN GmbH & Co KG als Bauherrin gemäß Abfallwirtschaftsgesetz die Abfallerzeugerin des Bodenaushubmaterials. Die beauftragte Firma C, die den Aushub durchführte, wäre Abfallbesitzerin und somit für die ordnungsgemäße Entsorgung verantwortlich. Gemäß Deponieverordnung 2008 ist die Abfallbesitzerin bzw. der Abfallbesitzer grundsätzlich verpflichtet Abfälle vor der Übergabe an eine Deponieinhaberin bzw. einen Deponieinhaber von einer befugten Fachperson oder Fachanstalt beurteilen zu lassen und der Deponieinhaberin bzw. dem Deponieinhaber das Untersuchungsergebnis zu übermitteln. Aus diesem Grund wären die zusätzlich erforderlichen Bodenanalysen durch die Firma C zu erbringen gewesen und nicht durch die von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG beauftragte Firma A. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl daher, diese Vorgangsweise für künftige Ausschreibungen zu evaluieren.

Anhand des Ergebnisses des Gutachtens vom 8. Juli 2019 legte die bauausführende Firma C eine Mehrkostenforderung für die „*Vorarbeiten Schacht Margaretengürtel - U2/18 - MKF001 - Bodenaushub in Inertabfallqualität*“ in der Höhe von

rd. 105.000,-- EUR. Hinsichtlich der Abrechnung der Mehrkostenforderung war anzumerken, dass lediglich 4.013,65 EUR zur Zahlung angewiesen wurden. Die Diskrepanz zwischen der eingereichten Forderungshöhe und der tatsächlichen Anweisungssumme ergab sich aus, zum Zeitpunkt der „Anmeldung der Höhe nach“, nicht abschätzbaren Mengenvordersätzen. Dieser Unkenntnis geschuldet wurden seitens der ausführenden Firma C die Mengenvordersätze der Positionen des Vertragsleistungszeichnisses der Kalkulation der Mehrkostenforderung zugrunde gelegt. Die tatsächlich abgerechnete Menge der Mehrkostenforderung war jedoch weit geringer als die in der „Anmeldung der Höhe nach“ angesetzten Menge.

Für die Beseitigung des vorgefundenen Bodenaushubmaterials wären seitens der WIENER LINIEN GmbH & Co KG die unterschiedlichen Deponieklassen in die Ausschreibungen aufzunehmen gewesen. Dadurch wären die jeweiligen Preise aufgrund des Wettbewerbes zustande gekommen und Mehrkostenforderungen hätten aus diesem Titel vermieden werden können (s. Punkt 4.11.7.1).

4.11.8.2 Mehrkostenforderung „Einbautenfreimachung und Hausertüchtigung Margaretengürtel“

Die Mehrkostenforderung „Einbautenfreimachung und Hausertüchtigung Margaretengürtel - U2/18 - MKF002 - Diverse Kontamination Bodenaushub“ vom August 2020 wurde von der Arbeitsgemeinschaft J in der Höhe von rd. 102.000,-- EUR gelegt. Insgesamt wurden im Zusammenhang mit der gegenständlichen Mehrkostenforderung 64.094,70 EUR an im Bauvertrag nicht vorgesehenen Positionen abgerechnet.

Auf Nachfrage des Stadtrechnungshofes Wien, weshalb die Erkenntnisse aus dem Beurteilungsnachweis der grundlegenden Charakterisierung des Aushubmaterials der Firma A vom 8. Juli 2019 nicht in das geotechnische Gutachten G-I-1-GGT vom Dezember 2019 und somit in die Ausschreibung für die „Einbautenfreimachung und Hausertüchtigung Margaretengürtel“ mit der Angebotseröffnung am 5. Februar 2020 einfließen, obwohl das Gutachten der Firma A darin erwähnt wurde und Hinweise für Inertabfallqualität angeführt waren, teilte die WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit, dass sich die Beprobung der Firma A vom 8. Juli 2019 für den Bauauftrag „Vorarbeiten Schacht

Margaretengürtel“ nur auf den Grünstreifen zwischen den Gürtelfahrbahnen beziehen würde. Aus Sicht der WIENER LINIEN GmbH & Co KG war der Ort der Probenahme nicht repräsentativ für den dem Bauauftrag zu Grunde liegenden Aushubbereich und wurde daher nicht in die Ausschreibungsunterlagen der *„Einbautenfreimachung und Hausertüchtigung Margaretengürtel“* aufgenommen. Aufgrund der geringen Mengenvordersätze in der Leistungsgruppe 90 (Behandlung von Bodenaushub) sei eine Aufteilung als nicht zielführend erachtet worden. Schließlich hätten darüber hinaus sämtliche Deponieklassen abgedeckt werden müssen, was zu Kleinstmengen der jeweiligen Positionen geführt hätte. Diese würden wiederum ein Potenzial für spekulative Preisgestaltungen darstellen.

Dieser Argumentation konnte sich der Stadtrechnungshof Wien nicht anschließen, da die durchgeführte *„Einbautenfreimachung und Hausertüchtigung Margaretengürtel“* im örtlichen Nahbereich der ursprünglichen Beprobung für den Bauauftrag *„Vorarbeiten Schacht Margaretengürtel“* lag und die anerkannte Mehrkostenforderung die Erkenntnisse des Gutachtens bestätigte. Darüber hinaus war anzumerken, dass auch die Erkenntnisse aus dem Bericht vom 11. April 2019 *„Abfallwirtschaftliche und Bodenchemische Hauptuntersuchungen gem. RVS 09.01.11 "Vorarbeiten im bebauten Bereich" - Untersuchung von Feststoffproben, Bericht Analytik und Interpretation“* nicht in die Ausschreibung einbezogen wurden. Dieser Bericht enthielt die zu erwartenden Anforderungen für eine geordnete Ablagerung der Aushubmaterialien auf eine entsprechende Deponie und die prognostizierten Mengen gemäß den abfallrechtlichen Bestimmungen.

Ferner wurde im Gutachten G-I-1-GGT vom Dezember 2019 - Punkt 5.7.4 *„Vorgangsweise in Hinblick auf die Deponieverordnung“* festgehalten, dass für die anfallenden Aushubmassen die grundlegende Charakterisierung für die zutreffende Deponierung noch vor Beginn des eigentlichen Aushubes (Anm. des Stadtrechnungshofes Wien jedoch erst nach Abschluss des Vergabeverfahrens) von einem von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG beauftragten Labor erstellt werde.

Auf Nachfrage des Stadtrechnungshofes Wien, weshalb die Charakterisierung der Bodenproben nicht bereits im Vorfeld der Erstellung der Leistungsverzeichnisse der Ausschreibung beauftragt wurde, wurde mitgeteilt, dass das Baufeld bzw. der gegenständliche Aushubbereich für das Projekt *„Einbautenfreimachung und Hausertüchtigung Margaretengürtel“* im Bereich der Gürtelnebenfahrbahn lag. Die zitierten Probe-schürfe mit 5 m Tiefe hätten eine zusätzliche Sperre der Nebenfahrbahn vor Baubeginn sowie eine zusätzliche Mobilisierung von Baugeräten und Personal vor der Ausschreibungsveröffentlichung erforderlich gemacht.

Der Argumentation der WIENER LINIEN GmbH & Co KG, dass eine Bodenprobeentnahme zu einer zusätzlichen Sperre geführt hätte, konnte der Stadtrechnungshof Wien folgen. Allerdings wäre aus Sicht des Stadtrechnungshofes Wien eine zusätzliche Beprobung nicht notwendig gewesen, da aus seiner Sicht bereits ausreichende Erkenntnisse in Form der Gutachten vorgelegen waren, um diese in der Ausschreibung berücksichtigen zu können. Dies bestätigte sich auch im Zuge des Bodenaushubes für die *„Einbautenfreimachung und Hausertüchtigung Margaretengürtel“*, bei dem die ursprüngliche Charakterisierung des Bodens durch das geotechnische Gutachten sowie aus dem Bericht auch in diesem Bereich erneut vorgefunden wurde. Aus diesem Umstand resultierte die o.a. Mehrkostenforderung, deren Preise somit nicht dem Wettbewerb unterzogen wurden.

4.11.9 Anmerkungen des Stadtrechnungshofes Wien

Aufgrund der im Prüfungszeitraum vorgelegenen Unterlagen zu den 5 Vergabepaketen bzw. den diesbezüglichen Bodengutachten kam der Stadtrechnungshof Wien hinsichtlich der Fragestellung im Prüfungsersuchen zur Ansicht, dass es um den Bereich Matzleinsdorfer Platz zu keiner fehlerhaften bzw. unklaren Untergrundbefundung seitens der MA 29 - Brückenbau und Grundbau kam.

Der Stadtrechnungshof Wien merkte an, dass, wie bereits ausgeführt, den Ausschreibungen die Gutachten der MA 29 - Brückenbau und Grundbau zwar beigelegt wurden, jedoch die Erkenntnisse aus diesen nur teilweise in die jeweiligen Positionen der von

der WIENER LINIEN GmbH & Co KG erstellten Leistungsverzeichnisse einfließen. Aufgrund der geografischen Lage und der Nutzung des Matzleinsdorfer Platzes war es für den Stadtrechnungshof Wien nicht nachvollziehbar, weshalb von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG die Positionen der unterschiedlichen Deponieklassen nicht in die entsprechenden Leistungsverzeichnisse aufgenommen wurden. Insbesondere dieser Umstand führte, wie oben bereits dargestellt, zur Anmeldung von Mehrkostenforderungen.

5. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung an die MA 5 - Finanzwesen:

Empfehlung Nr. 1:

Die im „*Fachkonzept Mobilität*“ geforderte Finanzierung der 5. U-Bahn-Ausbauphase „*Linienkreuz U2/U5*“ lag im Prüfungszeitraum noch nicht vor. Deshalb wurde empfohlen, auf einen ehestmöglichen Abschluss des Finanzierungsübereinkommens für die 5. U-Bahn-Ausbauphase hinzuwirken, um dem Gemeinderatsbeschluss über das „*Fachkonzept Mobilität*“ zu entsprechen (s. Punkt 3.2.4).

Stellungnahme der MA 5 - Finanzwesen:

Diese Empfehlung wird, soweit sich die Umsetzung im Einflussbereich der MA 5 - Finanzwesen befindet, umgesetzt.

Empfehlungen an die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung:

Empfehlung Nr. 1:

Es wurde empfohlen, dass stadtplanerisch und kostenmäßig weitreichende Entscheidungen der generellen Planung für Verkehrsinfrastruktur, wie es die Variantenempfehlung für eine U-Bahn-Ausbauphase darstellt, künftig durch ein breites Gremium abgesichert werden sollten, das sich nicht ausschließlich aus jenen Personen zusammensetzt, die dauerhaft in den Planungsprozess involviert sind (s. Punkt 3.3.3).

Stellungnahme der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung:

Die Empfehlung wird in den aktuell anstehenden, weiteren Projekten zum U-Bahn-Ausbau umgesetzt werden.

Empfehlung Nr. 2:

Es wurde empfohlen bei künftigen „*Generellen Projekten*“ alle Kostenbereiche, insbesondere auch den Kostenbereich 9 (Reserven) entsprechend der ÖNORM B 1801-1 zu berücksichtigen (s. Punkt 3.3.4).

Stellungnahme der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung:

Die Empfehlung wird in den aktuell anstehenden, weiteren Projekten zum U-Bahn-Ausbau umgesetzt werden.

Empfehlungen an die WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Empfehlung Nr. 1:

Die wiederholte und ausschließliche Befassung derselben externen Unternehmen mit Planungsleistungen für Variantenuntersuchungen wurde von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG mit dem hohen Spezialisierungsgrad und mit der Kontinuität in den abzuklärenden Fragestellungen sowie mit dem langjährig erworbenen Wissen der Büros in der gegenständlichen Thematik erklärt. Es wurde empfohlen zu evaluieren, ob für künftige Beauftragungen externer Unternehmen betreffend Planungsleistungen für Variantenuntersuchungen im Rahmen von U-Bahn-Bauvorhaben auch andere Unternehmen einen geeigneten Spezialisierungsgrad aufweisen, um den Wettbewerb und die Marktbreite zu fördern (s. Punkt 3.3.1).

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Der Empfehlung wird im Einklang mit dem Vergaberecht nachgekommen. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG ist permanent bestrebt, den Wettbewerb gemäß dem Leistungsbedarf zu fördern. Durch den hohen Spezialisierungsgrad dieser Leistungen wird allerdings auch in Zukunft nur ein eingeschränkter Markt vorhanden sein.

Empfehlung Nr. 2:

Für künftige Projekte wurde empfohlen, bei Kostenabschätzungen alle Kostenbereiche entsprechend der ÖNORM B 1801-1, insbesondere auch den Kostenbereich 9 (Reserven) zu berücksichtigen (s. Punkt 4.1.2).

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Da die Anforderungen der ÖNORM B 1801-1 in Projekt-Vorphasen nicht immer anwendbar sind, wird die WIENER LINIEN GmbH & Co KG der Empfehlung - in Abhängigkeit des Detaillierungsgrades der Planung, jedenfalls spätestens mit Ausarbeitung des „*Generellen Projekts*“ - nachkommen.

Gegenäußerung des Stadtrechnungshofes Wien:

Der Stadtrechnungshof Wien bekräftigt abermals seine Empfehlung.

Empfehlung Nr. 3:

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, bei künftigen internen bzw. extern beauftragten Kostenschätzungen für Ausschreibungen darauf zu achten, dass auf aktuelle Preise zurückgegriffen wird sowie etwaige Preissteigerungen (Valorisierung) berücksichtigt werden (s. Punkt 4.6.1).

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Der Empfehlung wird bereits nachgekommen. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG greift für die Kostenschätzungen immer auf Kosten geeigneter Referenzprojekte unter Berücksichtigung der erforderlichen Valorisierungsansätze zurück. Hierbei wird auch der Anpassungsbedarf durch den Umstand der Leistungserbringung bewertet. Im Fall des Projekts „*Linienkreuz U2/U5*“ wurde das zu diesem Zeitpunkt vorhandene Referenzprojekt „*U1/10 Troststraße*“ unter Berücksichtigung des Umstands der

Leistungserbringung und Valorisierung, (wobei für den untersuchten Zeitraum keine Preissteigerung eingetreten war), herangezogen.

Gegenäußerung des Stadtrechnungshofes Wien:

Der Stadtrechnungshof Wien bekräftigt seine Empfehlung. Er weist in diesem Zusammenhang nochmals darauf hin, dass im prüfungsgegenständlichen Projekt seiner Ansicht nach auf kein geeignetes Referenzprojekt zurückgegriffen wurde und keine Valorisierungsansätze berücksichtigt wurden. Dies zeigte sich letztendlich auch anhand der Ausschreibungsergebnisse.

Empfehlung Nr. 4:

Es wurde empfohlen, bei internen bzw. extern beauftragten Kostenschätzungen für Ausschreibungen darauf zu achten, dass nach Möglichkeit auf Preise aus geeigneten Referenzprojekten zurückgegriffen wird und gegebenenfalls die Umstände der Leistungserbringungen aufgrund der Komplexität des Bauvorhabens in Form von Ab- bzw. Zuschlägen berücksichtigt werden (s. Punkt 4.6.1).

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Der Empfehlung wird bereits nachgekommen. Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG greift für die Kostenschätzungen immer auf Kosten geeigneter Referenzprojekte unter Berücksichtigung der erforderlichen Valorisierungsansätze zurück. Hierbei wird auch der Anpassungsbedarf durch den Umstand der Leistungserbringung bewertet. Im Fall des Projekts „Linienkreuz U2/U5“ wurde das zu diesem Zeitpunkt vorhandene Referenzprojekt „U1/10 Troststraße“ unter Berücksichtigung des Umstands der Leistungserbringung und Valorisierung, (wobei für den untersuchten Zeitraum keine Preissteigerung eingetreten war), herangezogen.

Gegenäußerung des Stadtrechnungshofes Wien:

Der Stadtrechnungshof Wien bekräftigt seine Empfehlung und weist darauf hin, dass im prüfungsgegenständlichen Projekt seiner Ansicht nach auf kein geeignetes Referenzprojekt zurückgegriffen wurde und die Umstände der Leistungserbringung aufgrund der Komplexität des Bauvorhabens in Form von Ab- bzw. Zuschlägen nicht berücksichtigt wurden. Dies zeigte sich letztendlich auch anhand der Ausschreibungsergebnisse.

Empfehlung Nr. 5:

Die Erkenntnisse aus geotechnischen bzw. bodenchemischen Gutachten der MA 29 - Brückenbau und Grundbau sollten künftig in den Leistungsverzeichnissen der Ausschreibungen in einem größeren Ausmaß durch die entsprechenden Positionen für die unterschiedliche Behandlung von festgestellten Bodenaushubqualitäten berücksichtigt werden (s. Punkte 4.11.7.1 und 4.11.9).

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG steht dieser Empfehlung mit Vorbehalten gegenüber, wird dieser aber in begründeten Fällen nachkommen.

Aus bauwirtschaftlichen Überlegungen ist eine Ausschreibung von einzelnen Kleinstmengen nur dann zielführend, wenn die Menge mit Sicherheit unverändert bleibt.

Sind Mehrmengen nicht ausgeschlossen, bietet eine Ausschreibung von einzelnen Kleinstmengen der Bieterin bzw. dem Bieter Spekulationsmöglichkeiten, um im Zuge der Vertragsabwicklung bei größeren Mengen zu angebotenen hohen Preisen die Leistung zu verrechnen. Dies sorgt für nicht marktkonforme Vergütung.

Da das Bodengutachten lediglich Punktbetrachtungen beinhaltet, können Volumenänderungen nicht ausgeschlossen werden. Deswegen werden Kleinstmengen, wo eine Mengenänderung möglich ist, grundsätzlich nicht ausgeschrieben.

Im Fall des Auftretens der nicht ausgeschrieben Bodenqualitäten werden die Preise - auf Preisgrundlage und Preisbasis der ausgeschrieben Bodenqualitäten mit großen Mengen des Hauptangebots - hergeleitet. Somit kommen auch diese Preise unter Wettbewerbsbedingungen zustande.

Gegenäußerung des Stadtrechnungshofes Wien:

Der Stadtrechnungshof Wien hält an seiner Empfehlung fest, die Erkenntnisse aus den Bodengutachten künftig in einem größeren Ausmaß durch die entsprechenden Positionen für die unterschiedliche Behandlung von festgestellten Bodenaushubqualitäten in den Leistungsverzeichnissen der Ausschreibungen zu berücksichtigen. Bei auszuschreibenden Kleinstmengen können Preisspekulationen durch geeignete vertragliche Bestimmungen hintangehalten werden.

Empfehlung Nr. 6:

Gemäß Deponieverordnung 2008 ist die Abfallbesitzerin bzw. der Abfallbesitzer (Auftragnehmerin bzw. Auftragnehmer) grundsätzlich verpflichtet Abfälle vor der Übergabe an eine Deponieinhaberin bzw. einen Deponieinhaber von einer befugten Fachperson oder Fachanstalt beurteilen zu lassen und der Deponieinhaberin bzw. dem Deponieinhaber das Untersuchungsergebnis zu übermitteln. Aus diesem Grund wären diesbezügliche Bodenanalysen aus Sicht des Stadtrechnungshofes Wien nicht durch die WIENER LINIEN GmbH & Co KG zu erbringen gewesen. Es wurde daher empfohlen, die bestehenden Vertragsbestimmungen dieser Vorgangsweise bei künftigen Ausschreibungen zu evaluieren (s. Punkt 4.11.8.1).

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Die WIENER LINIEN GmbH & Co KG steht dieser Empfehlung mit Vorbehalten gegenüber, wird dieser aber in begründeten Fällen nachkommen.

Die Mehrkostenforderungen basieren auf den Preisen des Hauptangebots und sind auf Basis der im Wettbewerb ermittelten Preisgrundlagen zustande gekommen. Mehrkostenforderungen müssen im Fall von geänderten Leistungen, wenn sie Positionen des Hauptangebotes ersetzen, nicht automatisch zu höheren Abrechnungssummen führen. Der bauwirtschaftliche Vorteil der Vorgangsweise der WIENER LINIEN GmbH & Co KG besteht in der Tatsache, dass Aufschläge für Subleistungen (wie z.B. Gutachten, die die Auftragnehmerin bzw. der Auftragnehmer beauftragt), seitens der Auftragnehmerin bzw. des Auftragnehmers entfallen.

Anmerkung des Stadtrechnungshofes Wien:

Der Stadtrechnungshof Wien kann der Stellungnahme nicht entnehmen, ob durch die WIENER LINIEN GmbH & Co KG wie empfohlen eine Evaluierung der bestehenden Vertragsbestimmungen vorgenommen wurde bzw. wird.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Mag. Werner Sedlak, MA

Wien, im November 2021