

## Dringliche Anfrage

der Gemeinderät\*innen Dipl.-Ing. Martin Margulies (GRÜNE), David Ellensohn (GRÜNE), Mag. Heidemarie Sequenz (GRÜNE), Kilian Stark (GRÜNE), Dr. Jennifer Kickert (GRÜNE) und Johann Arsenovic (GRÜNE) an Herrn amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe Finanzen, Wirtschaft, Arbeit, Internationales und Wiener Stadtwerke KommR Peter Hanke für den Gemeinderat am 20.11.2024.

### **Wahrnehmung der Eigentümer:inneninteressen der Stadt Wien: Ungereimtheiten beim U-Bahnbau.**

#### 1. Zeitliche Dimension

Dem Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel insbesondere der Wiener U-Bahn kommt angesichts der Bevölkerungsentwicklung in Wien und der geplanten CO2 Reduktion im Verkehrsbereich zentrale Bedeutung zu. Die dafür notwendigen Weichen wurden schon unter rot-grün gestellt. So sprach im Jahr 2014 die damalige Finanzstadträtin Renate Brauner wohl visionär von einer Inbetriebnahme der ersten Baustufe der neuen U2 sowie der neuen U5 im Jahr 2023. Bedauerlicherweise erwiesen sich alle bislang getroffenen Annahmen zeitlicher Natur als nicht haltbar, was die Funktionalität des öffentlichen Verkehrs in Wien auch im Zusammenhang mit der teilweise zeitgleich stattfindenden Sanierung der Schnellbahnstammstrecke sowie verschiedener Straßenbahnlinien regelmäßig vor neue Herausforderungen stellt.

Sprachen die Wiener Linien im Jahr 2018 noch von einer Inbetriebnahme der 1. Baustufe U2 (Verlängerung Schottentor bis Matzleinsdorferplatz) im Jahr 2027 so revidierte Finanzstadtrat Hanke dies nur zwei Jahre später auf 2028. Im Internetauftritt der Stadt Wien (<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/u-bahn/u2u5/>) wird nun von 2030 ausgegangen. Selbst dieser Termin wird gegenwärtig immer wieder infrage gestellt. Unter diesen Rahmenbedingungen wird der von den Wiener Linien 2018 genannte Fertigstellungstermin für die 2. Baustufe (Verlängerung bis zum Wienerberg) nicht haltbar sein. Aktualisierte Fertigstellungstermine für die 2. Baustufe wurden bislang nicht genannt. Bei der

U5 verhält es sich ähnlich. Die Verlängerung um eine Station vom Rathaus bis zum Frankhplatz verschiebt sich mittlerweile auf 2028. Für die notwendige und sinnvolle 2. Baustufe bis zum Elterleinplatz, wo der ursprüngliche Plan der Wiener Linien 2029 vorsah, gibt es ähnlich der U2 keinen aktualisierten Fertigstellungstermin. All dies nervt mittlerweile seit vielen Jahren nicht nur die Wiener Bevölkerung sondern hat auch Auswirkungen auf den Modal Split und die damit verbundene CO2 Reduktion im Verkehrsbereich.

## 2. Kostenexplosion

Doch nicht nur die Bauzeit verlängert sich. Auch die Baukosten explodieren. War im Jahr 2016 für die erste Baustufe U2/U5 noch von 1,23 Mrd. Euro die Rede, so sprach Stadtrat Hanke 2020 von 2,1 Mrd. Euro, mittlerweile sprechen die Wiener Linien (noch vor den Unwetterschäden) bereits von 2,4 Mrd. Euro. Die Kosten für die 2. Baustufe U2/U5 schätzt der Stadtrechnungshof im Jahr 2021 mit 4,4 Mrd. Euro, wobei in der Art 15a B-VG Vereinbarung mit dem Bund (Finanzierung U-Bahn Bau) aus dem Jahr 2022 von 3,72 Mrd. Euro die Rede ist. Alles in allem eine deutliche Erhöhung der Gesamtkosten, wo Stand jetzt nicht absehbar ist, ob die Tragung dieser Mehrkosten zu Gänze der Stadt Wien obliegt oder es zu einer Kostenteilung mit dem Bund kommt. Angesichts der angespannten budgetären Situation Wiens bedroht diese Kostenexplosion den weiteren U-Bahn Ausbau gewaltig.

## 3. Aktuelle Bauverzögerungen

Erdbebewegungen, kaputte Glastüren und Bahnsteige, Hochwasser - innerhalb der Wiener Linien erzählt man sich, dass nicht alle Bauverzögerungen der letzten Monate naturgegeben sind. Es laufen Gespräche über Fehlentscheidungen und Managementfehler, wobei dies alles auch dem Finanzstadtrat als Eigentümerversorger bekannt sein sollte. Selbstverständlich wurde die Frage des Hochwasserschutzes auch innerhalb der Wiener Linien schon vor dem dramatischen Hochwasser im September dieses Jahres thematisiert, jedoch die Entscheidung getroffen, dass der vorhandene Schutz ausreichend wäre. Eine Fehlentscheidung, wie sich heute herausstellt. Inwiefern sich diese auch finanziell niederschlägt wurde bislang nicht bekannt gegeben. Auch bleibt die Frage offen, ob es zwischen der erstmaligen Ankündigung des dramatischen Hochwassers und seinem Eintritt sechs Tage später seitens der Wiener Linien bzw. der jeweiligen Baufirmen die Möglichkeit gegeben hätte, Sicherungsmaßnahmen zur Verhinderung der Überflutung der Baustelle Pilgramgasse vorzunehmen.

Auch die Ursache der kaputten hochkomplexen Glastüren im Bereich der künftigen U5 Stationen lässt sich anhand der bislang zirkulierenden Pressemeldungen nicht eindeutig beantworten. Als sicher gilt jedoch, dass diese viel zu früh eingebaut wurden. Ob es sich um Spannungsbrüche aufgrund von Erdbebewegungen handelt oder um fälschliche Sanierungsmaßnahmen bei sich absenkenden Bahnsteigen wird wohl erst eine genaue Untersuchung zu Tage bringen. Welche Zusatzkosten dadurch verursacht werden ist bislang noch komplett offen.

## 4. Auswirkungen auf das Wiener Budget

Bei der Darstellung des Doppelbudgets 2024 und 2025 auf den Internetseiten der Stadt Wien findet sich der mittlerweile überholte Satz "Die Stadt Wien hat beim Voranschlag für die kommenden beiden Jahre sehr vorsichtig budgetiert. Das schafft den nötigen Investitionsspielraum, um auf etwaige Herausforderungen reagieren zu können. Erwartet werden für das Jahr 2024 ein Defizit von 2,1 Milliarden Euro und für 2025 rund 2,2 Milliarden Euro." (<https://www.wien.gv.at/politik-verwaltung/doppelbudget-2024-2025.html>). Überschreitungsanträge, die bereits heuer für das kommende Jahr beschlossen wurden, lassen einen weiteren Anstieg des Defizits erwarten. Insofern lohnt sich neben einem kurzen Blick aufs Gesamtbudget auch eine Aufklärung über die auf Ansatz 6501 für die Wiener Linien bereitgestellten Mittel.

Für die Jahre 2024 und 2025 wurden ausgabenseitig als Betriebskostenzuschuss € 697 Mio (2024) bzw. € 807 Mio (2025) budgetiert (RA 2023 - € 601 Mio - argumentiert mit Energiepreisen und allgemeiner Teuerung). Für den U-Bahn Bau stehen € 438 Mio (2024) bzw. € 392 Mio. (2025) zur Verfügung. An sonstiger Kapitalzufuhr sind € 302 Mio (2024) bzw. € 344 Mio (2025) ausgewiesen. Mit dem starken Rückgang der Energiepreise gegenüber ihren Höchstständen sowie dem Rückgang der Inflation scheinen die ausgewiesenen Anstiege des Betriebskostenzuschusses (BKZ) nicht mehr nachvollziehbar, insbesondere weil sowohl im April als auch im Juli in Summe rd € 131 Mio. des unter 1/6501/755 für 2024 ausgewiesenen BKZ zur Bedeckung vollkommen sachfremder Ausgaben verwendet wurden.

Die unterzeichnenden Gemeinderät:innen stellen daher gemäß § 16 WStV und § 36 GO-GR folgende

#### **DRINGLICHE ANFRAGE:**

**A Fragen in Bezug auf die Rolle des Finanzstadtrates als Eigentümerversorger der Stadt Wien bei der Wiener Stadtwerke GmbH, deren 100%ige Tochtergesellschaft die Wiener Linien GmbH & Co KG ist**

1. Da es sich sowohl bei den Wiener Stadtwerken als auch bei den Wiener Linien um eine GesmbH handelt, hat die Stadt Wien als Eigentümerin deutlich mehr Möglichkeiten der Einflussnahme auf zentrale Entscheidungen des Unternehmens als bei einer Aktiengesellschaft. Wie legen sie ihre der Funktion als Finanzstadtrat zufallende Rolle als Eigentümerversorger der Stadt bei den Wiener Linien aus, in Bezug auf Informationserhalt, Kontrolle und Einflussnahme auf zentrale Unternehmensentscheidungen?
2. Werden sie als Eigentümerversorger regelmäßig über Verschiebungen im Zeitplan betreffend der Fertigstellung der einzelnen U-Bahn Bausstufen seitens der Wiener Linien informiert?
  - a) falls ja - durch wen?
  - b) in welchen zeitlichen Abständen?
  - c) falls nein - weshalb nicht?
3. Wie stellen sich gegenwärtig die Fertigstellungszeiträume der ersten und

zweiten Baustufe für U2 und U5 dar?

4. Werden sie als Eigentümerversorger regelmäßig über aktualisierte Kostenschätzungen bzgl der einzelnen Baustufen informiert?
  - a) falls ja - durch wen?
  - b) in welchen zeitlichen Abständen?
  - c) falls nein - weshalb nicht?
  
5. Welche Gesamtkosten bzgl der einzelnen Baustufen werden in der letzten aktualisierten Kostenschätzung (bitte inkl. Datum) ihnen gegenüber seitens der Wiener Linien ausgewiesen?
  - a) Baustufe 1 - U2?
  - b) Baustufe 1 - U5?
  - c) Baustufe 2 - U2?
  - d) Baustufe 2 - U5?
  
6. Die mit dem Bund abgeschlossene 15a Vereinbarung bzgl Finanzierung des U-Bahn Baus regelt die Kostenübernahme von 50% durch den Bund bis zu einer Gesamthöhe von € 5,74 Mrd. Gesamtkosten. Für inflationsbedingte Mehrkosten ist eine institutionalisierte Nachverhandlung vorgesehen, wobei keine fixen Zusagen seitens des Bundes über eine weitere Kostenübernahme des Bundes vorgesehen sind. Die Wiener Linien sprechen gegenwärtig von einer inflationsbedingten Verteuerung um € 300 Mio. Wurden seitens des Landes Wien bzw. seitens der Stadt Wien (Sie, Magistratsdirektor, Finanzdirektor) bezüglich dieser Erhöhung schon Verhandlungen bzgl Kostenteilung mit dem Bund aufgenommen?
  - a) falls ja - mit welchem Ergebnis und welchen Auswirkungen für das Wiener Doppelbudget 2024/2025 ?
  - b) falls nein - weshalb nicht?
  
7. Die mit dem Bund abgeschlossene 15a Vereinbarung bzgl Finanzierung des U-Bahn Baus regelt die Kostenübernahme von 50% durch den Bund bis zu einer Gesamthöhe von € 5,74 Mrd. Gesamtkosten. Für inflationsbedingte Mehrkosten ist eine institutionalisierte Nachverhandlung vorgesehen. Bezüglich sonstiger Kostensteigerungen gibt es keine weiteren Regelungen in der 15a Vereinbarung. Was bedeutet dies in Hinblick auf entsehende Mehrkosten durch den Wassereinbruch bei der Baustelle Pilgramgasse?
  - a) Wie hoch sind die entstandenen Mehrkosten?
  - b) Sind die daraus entstandenen Mehrkosten durch eine Versicherung (in welcher Höhe) gedeckt?
  - c) Besteht die Bereitschaft des Bundes zur teilweisen Kostenübernahme (in welcher Höhe) dieser Mehrkosten?
  - d) Muss die Stadt Wien die gesamte Kostenbelastung selbst übernehmen?
  
8. Die mit dem Bund abgeschlossene 15a Vereinbarung bzgl Finanzierung des U-Bahn Baus regelt die Kostenübernahme von 50% durch den Bund bis zu

einer Gesamthöhe von € 5,74 Mrd. Gesamtkosten. Für inflationsbedingte Mehrkosten ist eine institutionalisierte Nachverhandlung vorgesehen.

Bezüglich sonstiger Kostensteigerungen gibt es keine weiteren Regelungen in der 15a Vereinbarung. Was bedeutet dies in Hinblick auf entsehende

Mehrkosten durch die kaputten Glastüren in den Stationsbereichen der U5?

a) Ist bislang geklärt in wessen Verantwortung der Schadenseintritt fällt?

b) Wie hoch sind die entstandenen Mehrkosten?

c) Sind die daraus entstandenen Mehrkosten durch eine Versicherung (in welcher Höhe) gedeckt?

d) Besteht die Bereitschaft des Bundes zur teilweisen Kostenübernahme (in welcher Höhe) dieser Mehrkosten?

e) Können die entstandenen Mehrkosten einer der beteiligten Baufirmen verrechnet werden?

f) Muss die Stadt Wien die gesamte Kostenbelastung selbst übernehmen?

9. Wurden sie als Eigentümervertreter seitens der Wiener Linien bzw. deren Konzernmutter, den Wiener Stadtwerken, über bislang noch nicht in dieser Dringlichen Anfrage erwähnte Ursachen für Zeitverzögerungen bzw Mehrkosten informiert?

Falls ja - über welche?

Falls nein - wieso nicht?

## **B Fragen bzgl budgetärer Auswirkungen auf die Stadt Wien**

10. Zur Einordnung einer möglichen Kostensteigerung beim U-Bahn Bau lohnt sich zunächst ein Blick auf die Entwicklung des Gesamtbudgets. Auf den Internetseiten der Gemeinde Wien ist immer noch von einem Defizit im Ergebnishaushalt (ohne Veränderung in der Dotierung von Pensionsrückstellungen) von € 2,1 Mrd für 2024 und € 2,2 Mrd. für 2025 die Rede. Bleiben sie bei dieser Einschätzung für

a) 2024 - falls nein, wie ist ihre Prognose bis Jahresende?

b) 2025 - falls nein, wie hoch errechnet sich das Defizit im Ergebnishaushalt (ohne Veränderung in der Dotierung von Pensionsrückstellungen) aus den bislang schon im Jahr 2024 für das Jahr 2025 beschlossenen Überschreitungsanträgen?

11. Ist für 2024 und 2025 mit Mehrkosten für den U-Bahn Bau und somit Überschreitungsanträgen für Post 1/6501/775 zu rechnen?

Falls ja - in welcher Höhe?

12. Sind etwaige Mehrkosten beim U-Bahn Bau in ihren Antworten bzgl Frage 10 schon berücksichtigt?

13. Der starke Anstieg des BKZ im Jahr 2023 auf € 601 Mio. wurde im Rechnungsabschluss 2023 mit Inflation und stark gestiegenen Energiepreisen argumentiert. Für 2024 sieht es ob der gefallenen Energiepreise so aus als ob im Gegensatz zum Zeitpunkt der Budgeterstellung kein weiterer Anstieg des BKZ zu erwarten wäre. Im Budgetvollzug wurden daher von den ursprünglich für 2024 vorgesehenen finanziellen Mittel (€ 697 Mio.) bereits mehr als € 131 Mio. zur Bedeckung vollkommen sachfremder Finanzierungslücken im Wiener Budget

verwendet. Für das Jahr 2025 sind im Vergleich zu 2024 nochmals um € 110 Mio. mehr als BKZ vorgesehen. Werden diese tatsächlich für den ausgewiesenen Zweck benötigt?

Bzw werden sie

a) ob der gegenseitigen Deckungsfähigkeit der Gruppen der Gruppenunterklassen 75 und 77 auf einem Ansatz als stille Reserve für den U-Bau verwendet?

b) wie schon 2024 zur Bedeckung von Mehrerfordernissen gänzlich sachfremder Finanzierungslücken genützt?

**Gemäß § 37 GO-GR wird beantragt, dass die Anfrage verlesen und mündlich begründet werden kann und hierauf eine Debatte über den Gegenstand stattfindet.**

Wien, am 18.11.2024

