

Ersuchen Stadtrechnungshof

der Gemeinderät*innen Maximilian Krauss, MA (FPÖ), Mag. Dietbert Kowarik (FPÖ), Wolfgang Irschik (FPÖ), Wolfgang Seidl (FPÖ), Anton Mahdalik (FPÖ), Stefan Berger (FPÖ), Ing. Udo Guggenbichler, MSc (FPÖ) und Mag. Ulrike Nittmann (FPÖ).

Gebahrung öffentlicher Mittel sowie Managementfehler im Zuge des U-Bahn-Bauprojekts der Linie U2xU5

Ersuchen gemäß § 73e WStV des Klubs der Wiener Freiheitlichen betreffend

Gebahrung öffentlicher Mittel sowie Managementfehler im Zuge des U-Bahn-Bauprojekts der Linie U2xU5

Der Ausbau des Wiener U-Bahn-Netzes, insbesondere das Großprojekt zur Errichtung der U2/U5-Linienverbindung, sollte als Meilenstein der städtischen Mobilität eine zukunftsorientierte Verkehrsinfrastruktur schaffen. Das seit 2018 in mehreren Phasen durchgeführte Projekt umfasst die Verlängerung der U2 bis zum Matzleinsdorfer Platz/Wienerberg und die Einführung der neuen U5 bis zum Frankhplatz/Elterleinplatz/Hernals. Ursprünglich wurden die Kosten für die erste Phase auf rund 2,1 Milliarden Euro geschätzt. In den vergangenen fünf Jahren wurde das Bauvorhaben jedoch von massiven Problemen, zeitlichen Verzögerungen und erheblichen Kostensteigerungen überschattet. Trotz umfassender Voruntersuchungen mit 250 Probebohrungen entlang der Trasse traten diese Probleme auf. So haben unvorhergesehene geologische Herausforderungen, wie unerwartete Erdbewegungen und Wassereintritte, sowie außergewöhnliche Preissteigerungen bei Energie, Baupreisen und Rohstoffen zu einer Kostensteigerung von etwa 15 Prozent geführt, was zusätzlichen Ausgaben

von rund 300 Millionen Euro entspricht. Die zweite Ausbaustufe sieht die Verlängerung der U5 bis Hernals und der U2 bis zum Wienerberg vor. Die Gesamtkosten für beide Ausbaustufen werden auf etwa sechs Milliarden Euro geschätzt, wobei sich Bund und Stadt Wien die Kosten traditionell gleichermaßen teilen.

Das Projekt begann mit dem Ziel, die lila Linie U2 in einem neuen Linienkreuz mit der geplanten Linie U5 zu verknüpfen, um so das öffentliche Verkehrssystem Wiens langfristig zu entlasten. Doch schon während der Planungsphase wurden die ursprünglichen Bauzeiten und Kostenansätze mehrfach revidiert. Ursprünglich für 2023 geplant, wurde die vollständige Inbetriebnahme der U2/U5 nach mehrmaligen Verschiebungen nun erst für 2026 avisiert, was nicht zuletzt auf gravierende Managementfehler und technische Probleme zurückzuführen ist.

Besonders die Station Rathaus stand im Mittelpunkt der Fehlplanungen und Versäumnisse. Die Errichtung der Tunnel und der Bahnsteige führte zu unerwarteten Schäden an der bestehenden Infrastruktur. Medienberichten zufolge kam es durch statische Berechnungsfehler und ungenügende Vermessungsarbeiten zu Hebungen der alten Bahnsteige, die wiederum zu irreparablen Schäden an den maßgefertigten Bahnsteigtüren führten. Diese Türen, essentiell für den zukünftigen fahrerlosen Betrieb der U5, mussten in einem kostspieligen Verfahren ausgetauscht werden.

Offiziellen Angaben zufolge sind diese Probleme auf "unerwartete Erdbewegungen" zurückzuführen, doch interne Quellen und Berichterstattungen lassen den Verdacht aufkommen, dass es sich dabei um selbst verschuldete Fehler durch unsachgemäße Bauverfahren und fehlende technische Kontrolle handelt. Zusätzlich wurde mehrfach von „Sprachproblemen“ mit einem französischen Zulieferer berichtet, die jedoch ebenfalls als Schutzbehauptung kritisiert werden.

Wesentliche Kostenpositionen, darunter der Schaden an den Bahnsteigtüren, die wiederholt ersetzt werden mussten, befinden sich angeblich „noch in Prüfung“.

Es besteht daher der Verdacht, dass die Durchführung der Erweiterung des Wiener U-Bahnnetzes den Grundsätzen der Sparsamkeit, Ordnungsmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit widerspricht.

Der Stadtrechnungshof Wien möge daher generell die Gebarung sowie die bereits vorhandenen Abrechnungen des U-Bahnbaus einer Prüfung auf die Ordnungsmäßigkeit und auf die Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit unterziehen. Insbesondere möge der Stadtrechnungshof Wien folgende Aspekte in seiner Prüfhandlung berücksichtigen:

Insbesondere sollen folgende Fragen geklärt werden:

1. Wie wurden die ursprünglichen Kostenkalkulationen für die Ausbaustufen der U2 und U5 erstellt, und welche Annahmen lagen diesen zugrunde?
2. Welche Ursachen liegen den Verzögerungen beim Bau der Linie U2/U5 zugrunde, und in welchem Ausmaß sind diese auf Planungs-, Vermessungs- oder/und Managementfehler zurückzuführen?
3. Inwiefern wurden Bauverzögerungen durch statische Berechnungsfehler und die daraus resultierenden Schäden an den Bahnsteigtüren verursacht?
4. Wie wurden die geologischen Risiken (z.B. Wassereinbruch) im Vorfeld des Projekts bewertet, und welche Maßnahmen wurden ergriffen, um unvorhergesehene Bodenverhältnisse zu berücksichtigen?

5. Welche zusätzlichen Kosten entstanden durch den Austausch der beschädigten Bahnsteigtüren, wer trägt diese und wer trägt die Verantwortung für diese Fehler?

6. Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um die Auswirkungen der identifizierten geologischen Herausforderungen auf den Baufortschritt und die Kosten zu minimieren?

7. Inwiefern wurden die geologischen Bewegungen der Station Rathaus zum Anlass genommen um alle weiteren statischen Berechnungen auf Richtigkeit zu überprüfen?

8. In welchem Umfang haben die Preissteigerungen bei Energie, Baupreisen und Rohstoffen zur Gesamtkostensteigerung des Projekts beigetragen, und wie wurden/werden diese Mehrkosten finanziert?

9. Welche vertraglichen Vereinbarungen bestehen mit den Bauunternehmen hinsichtlich der Übernahme von Kostensteigerungen und Verzögerungen, und wurden diese Klauseln aktiviert?

10. In welchem Umfang hat die Stadt Wien als Auftraggeber Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Kontrolle der Bauprozesse durchgeführt?

11. Welche Konsequenzen wurden bei Bekanntwerden der Fehlplanungen während der ersten Phase des U-Bahnbaus durch die Wiener Stadtwerke getroffen und wurden Verantwortliche für die Missstände zur Rechenschaft gezogen?

12. Welche zusätzlichen Schäden oder Verzögerungen sind durch Kommunikationsprobleme mit Zulieferern entstanden, und wie wurden diese Probleme intern bewertet?

13. Wie wurden die Risiken im Zusammenhang mit der Planung der vollautomatischen U5 bewertet und gemanagt, insbesondere hinsichtlich der Integration neuer Technologien?

14. Inwieweit wurden alternative Bauverfahren oder Technologien in Betracht gezogen, um die identifizierten Probleme zu lösen und den Zeitplan einzuhalten?

15. Welcher Schaden ist der Stadt Wien durch die verspätete Inbetriebnahme der Linie U2/U5 entstanden, und inwieweit sind Regressforderungen gegen die verantwortlichen Bauunternehmen und Zulieferer möglich?

16. Welche Rolle spielte die technische Leitung der Wiener Linien, und gab es interne Kontrollmechanismen zur Vermeidung von Fehlern?

17. Welche Erkenntnisse (lesson learned) aus dem Planungs- und Finanzfiasco im Zusammenhang mit dem KH-Nord (Klinik Floridsdorf) wurden für die Durchführung des U-Bahnbaus berücksichtigt?

18. Welche konkreten Maßnahmen wurden seitens der Wiener Linien und der Stadt Wien getroffen, um den vermuteten Vermessungsfehler an der Station Rathaus zu analysieren und die daraus resultierenden Probleme zu beheben?

19. Welche zusätzlichen Kosten sind durch die Betoninjektionen und die dadurch

entstandenen Schäden an den Bahnsteigtüren konkret entstanden, und wie werden diese Kosten aufgeschlüsselt?

20. Welche Versicherungsleistungen wurden bisher für die Schäden an den Bahnsteigtüren geltend gemacht, und welche Rückzahlungen stehen noch aus?

21. Welche Konsequenzen wurden für die verantwortlichen Personen innerhalb der Wiener Linien gezogen, insbesondere für die Technik-Geschäftsführerin Gudrun Senk?

22. Welche vertraglichen Regelungen bestehen mit der französischen Softwarefirma, und inwiefern wurden etwaige Vertragsverletzungen oder Fehler dieser Firma nachgewiesen?

23. Welche Maßnahmen wurden getroffen, um ähnliche Managementfehler oder technische Pannen bei zukünftigen Infrastrukturprojekten zu verhindern?

24. Warum wurden die tatsächlichen Ursachen der Verzögerungen zunächst nicht transparent kommuniziert und stattdessen auf „unerwartete Erdbewegungen“ verwiesen?

25. Welche zusätzlichen Verzögerungen oder Kosten könnten noch auftreten, bevor das gesamte U2xU5-Projekt abgeschlossen ist?

26. Wie plant die Stadt Wien, die Öffentlichkeit künftig besser über Fortschritte und Herausforderungen bei Großprojekten wie der U2/U5 zu informieren?

27. Wurden unabhängige Expertisen oder Gutachten zu den Ursachen der Verzögerungen und den daraus resultierenden Kosten erstellt, und wenn ja, wie lauten deren Ergebnisse?

28. Wurden rechtliche Schritte gegen beteiligte Auftragnehmer geprüft oder eingeleitet, die möglicherweise für Fehler oder Verzögerungen verantwortlich sind?

29. Wie viele Arbeitsstunden wurden durch die Probleme mit den Bahnsteigtüren und die daraus resultierenden Verzögerungen zusätzlich geleistet, und welche finanziellen Auswirkungen hatte dies?

30. Gibt es eine Prognose, ob ähnliche technische Herausforderungen bei der Implementierung des fahrerlosen Betriebs der U5 zu weiteren Verzögerungen führen könnten?

31. Welche konkreten Maßnahmen wurden ergriffen, um die angekündigte „umfassende Evaluierung“ durchzuführen, und wie ist der aktuelle Stand dieser Evaluierung?

