

Relaunch der Website 21.1 Die DA vergab die Leistungen für Planung, Erstellung und Implementierung einer neuen Website einschließlich Intranet, Schnittstellen und Applikationen in Form von insgesamt sieben Aufträgen.

Sie richtete dazu keine Projektorganisation ein. Daher fehlten ein Projektauftrag, ein Gesamtprojektplan mit allen Teilprojekten und Schnittstellen sowie eine Gesamtkostenschätzung mit nachfolgendem Soll-Ist-Vergleich. Eine vollständige Dokumentation der Vergabeunterlagen mit Ausschreibung, Vergabeverfahren sowie Prüfung der Preisangemessenheit lag nicht vor.

Für den Relaunch der Website gab die DA dem Kuratorium budgetierte Kosten in Höhe von 15.000 EUR für 2008 und 40.000 EUR für 2009 bekannt. Demgegenüber betrugen die von 2008 bis 2011 aufgelaufenen Gesamtkosten insgesamt 161.004 EUR inkl. USt. Allein die technische Umsetzung und Produktivsetzung der externen Website sowie des Intranets (ohne Planung) belief sich auf 125.880 EUR exkl. USt und lag somit über dem Schwellenwert für Direktvergaben gemäß den vergaberechtlichen Bestimmungen.<sup>25</sup>

Die Arbeiten an der Website der DA dauerten statt der vorgesehenen rund vier Monate (August 2009 bis Herbst 2009) insgesamt rd. 21 Monate. In dieser Zeit waren Ergänzungen und Detaillierungen des ursprünglichen Auftrags erforderlich. Im September 2010 ging die Website in unfertigem Zustand online und bedurfte weiterer Programmierarbeiten. Die DA nahm im Juni 2011 aufgrund der bestehenden Mängel eine konsensuale Vertragsheendigung (Endabnahme) mit dem Auftragnehmer vor, obwohl zum Zeitpunkt der Gebarungsprüfung (Ende 2011) das heauftragte Intranet noch nicht fertiggestellt war.

21.2 Der RH wies darauf hin, dass die Einzelaufträge in einem engen sachlichen und zeitlichen Zusammenhang standen und daher gemeinsam unter Einhaltung der Vergabebestimmungen (Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung bei einem geschätzten Auftragswert ab 100.000 EUR exkl. USt) zu vergeben gewesen wären.

Er kritisierte, dass die DA es verabsäumt hatte, den voraussichtlichen Auftragswert des Gesamtprojekts für die externe und interne Homepage (Intranet) zu kalkulieren und dem Kuratorium als Gesamtprojekt vorzulegen (Kostenüberschreitung rd. 300 %); weiters heanstandete er die unvollständig vorhandene Dokumentation der Vergaben.

<sup>25</sup> Schwellenwert für Direktvergaben (100.000 EUR exkl. USt) gemäß § 11 Bundesvergabegesetz 2006 ab 30. April 2009 (BGBl. II Nr. 125/2009). Je ne Aufträge, die vor Einleitung des Vergabeverfahrens vergeben wurden und der Vorbereitung der Beschaffung dienten, waren den Gesamtkosten des Vergabeverfahrens nicht zuzurechnen.

**Investitionen**

Nach Ansicht des RH wäre weiters für den Relaunch der Website die Einrichtung einer Projektorganisation zweckmäßig gewesen.

Er empfahl daher der DA, sicherzustellen, dass bei Vorhaben dieser Größenordnung Projektmanagementinstrumente mit einheitlicher Projektleitung, mit Gesamtprojektplan, Gesamtkostenschätzung, Dokumentation sowie Terminplanung eingesetzt werden, um spätere Zusatzaufträge, Mehraufwendungen und Zeitverzögerungen möglichst zu vermeiden.

**21.3** *Laut Stellungnahme der DA werde sie zukünftig größere Projekte entsprechend der Empfehlung des RH umsetzen.*

**Vergabe von Stipendien**

**22.1** (1) Als im internationalen Wettbewerb stehende postgraduale Bildungseinrichtung strebte die DA an, eine ausreichende Anzahl von Stipendien bzw. finanzielle Unterstützung für Studenten mit niedrigen Eigenmitteln oder als Leistungsanreiz bereitstellen zu können. Darüber hinaus konnte durch Stipendien eine bessere Verteilung der Studenten nach Herkunftsländern (z.B. aus Entwicklungsländern) erzielt werden.

Stipendienggeber waren die ADA aus Mitteln der Entwicklungszusammenarbeit, der Stipendienfonds der Diplomatischen Akademie, das BMeiA, öffentliche Einrichtungen sowie private Spender. Zusätzlich vergab die DA selbst Stipendien in Form eines Studiengebührenerlasses („Tuition Waiver“).<sup>26</sup> Mittel z.B. der ADA und aus privaten Quellen wurden auch direkt an Studenten zur Deckung der Lebenshaltungskosten ausbezahlt.

Im Studienjahr 2010/11 wurden 261.600 EUR der rd. 1.440.500 EUR an Studiengebühren durch Stipendien abgedeckt. Die Studiengebührenerlässe durch die DA (Tuition Waivers) beliefen sich auf rd. 79.500 EUR. Die Stipendien teilten sich folgendermaßen auf:

<sup>26</sup> Die Höhe des Tuition Waivers (Erlass der Studiengebühr) war mit maximal dem Betrag von zwölf Studiengebühren (ungeachtet, ob Teil- oder Vollstipendien) beschränkt und wurde von der DA meist geteilt gewährt.

Tabelle 10: Stipendien im Studienjahr 2010/11

Studienjahr 2010/11	Studenten bzw. Stipendien	Betrag
	Anzahl	in EUR
Studiengebühreneinnahmen	152	1.440.500
Summe Stipendien	38	261.600
<i>davon</i>		
<i>ADA Stipendien</i>	12	114.080
<i>private Stipendien</i>	13	75.600
<i>Stipendienfonds</i>	13	71.920
Studiengebührenerlässe durch DA (Tuition Waivers)	19	79.500
Verpflegungsgeld ADA	12	53.600
Verpflegungsgeld privat	2	9.000

Quellen: DA, RH

Der Anteil der Stipendien an den gesamten Studiengebühreneinnahmen betrug rd. 18,2 %.

Im Vergleich dazu erhielten beispielsweise an der Fletcher School of Law and Diplomacy rd. 90 % der Studenten finanzielle Unterstützung und an der John Hopkins School of Advanced International Studies rd. 80 % der Studenten. Bei der DA betrug der Anteil an Studenten mit finanzieller Unterstützung im Studienjahr 2010/11 insgesamt rd. 33,6 %.

(2) Die Vergabe der Stipendien (private Stipendien, Stipendienfonds, ADA-Stipendien, Tuition Waivers) führte die DA im Zuge des Aufnahmeverfahrens durch (Lehrgangsausschuss und Lehrgangsleitung). Richtlinien und konkrete Vergabekriterien fehlten. Dokumentationen über den Entscheidungsprozess lagen nur teilweise vor.<sup>27</sup>

22.2 Der RH kritisierte die mangelnde Transparenz bei der Vergabe von Stipendien.

Er empfahl der DA die Erstellung und Anwendung von Richtlinien für die Vergabe von Stipendien.

<sup>27</sup> Beurteilungskriterium für die Aufnahme in den Diplomlehrgang war eine Bestenreihung infolge einer Aufnahmeprüfung, für die übrigen Lehrgänge waren es die Bewerbungsunterlagen.

- 22.3 *Laut Stellungnahme der DA habe sie entsprechend der Empfehlung des RH Richtlinien für die Vergabe von Stipendien erstellt und werde diese dem Kuratorium zur Beschlussfassung übermitteln.*

### Stipendienfonds der Diplomatischen Akademie Wien

Stiftung Stipendienfonds der Diplomatischen Akademie

- 23 Im Jahr 1964 errichtete das damalige Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten mit privatrechtlichem Stiftungsakt die Stiftung „Stipendienfonds der Diplomatischen Akademie“. Sie besaß eigene Rechtspersönlichkeit. Als Organ der Stiftung fungierte ein Kuratorium unter Vorsitz des Bundesministers für auswärtige Angelegenheiten. Der „Stipendienfonds der Diplomatischen Akademie“ unterlag ab dem Jahr 1975 den Bestimmungen des Bundes-Stiftungs- und Fondsgesetzes (BGBl. Nr. 11/1975 i.d.g.F.).

Zweck der Stiftung war es, Stipendien an würdige und bedürftige Hörer zu vergeben, um ihnen das Studium an der DA zu ermöglichen bzw. zu erleichtern.

Der Stipendienfonds erhielt seit 1965 finanzielle Mittel der Bundesländer Wien, Niederösterreich, Oberösterreich, Steiermark und Tirol in Form von Jahresbeiträgen. Kärnten und Salzburg hingegen überwiesen ihre Jahresbeiträge nur bis 1994 bzw. 1981; die Bundesländer Vorarlberg und Burgenland überwiesen nur einmal jeweils einen Jahresbeitrag (1980/81). Die Kammer für Arbeiter und Angestellte, die Kammer der gewerblichen Wirtschaft und der Bankenverband zahlten jährlich bis zum Jahr 1989 bzw. 1992 Mittel in den Stipendienfonds ein.

Änderung der Satzung

- 24.1 (1) Vor Einführung von Studiengebühren für den Diplomlehrgang dienten die Stipendien dazu, die Kosten der Unterkunft und Verpflegung für die ca. 20 Teilnehmer des Diplomlehrgangs abzudecken.<sup>28</sup> Für die Beurteilung der Bedürftigkeit der Stipendiennehmer waren die Einkommens- und Vermögensverhältnisse (Familieneinkommen oder Einkommen der Eltern) maßgeblich.

(2) Die Stiftung „Stipendienfonds der Diplomatischen Akademie“ änderte und erweiterte 2001 ihren Stiftungszweck (Umstellung auf Leistungsstipendien und Erweiterung auf Kreditbesicherung). Die DA führte Studiengebühren für den Diplomlehrgang ein und der Stipendienfonds gewährte dafür Leistungsstipendien ohne Einkommensgrenzen.

<sup>28</sup> Zusätzlich waren Zuschüsse zu den Kosten von Sprachstudien und Taschengelder vorgesehen. Für die – nach dem Ergebnis der Aufnahmeprüfung – drei besten Lehrgangsteilnehmer waren Begabtenstipendien möglich.



Stipendienfonds der  
Diplomatischen Akademie Wien

BMeiA

Diplomatische Akademie Wien

Die geänderte Stiftungssatzung wurde weder beschneidmaig genehmigt, noch in das Stiftungsregister des BMI eingetragen.

24.2 Der RH empfahl dem BMeiA, sicherzustellen, dass Satzungsänderungen beschneidmaig genehmigt und in das Stiftungsregister des BMI eingetragen werden.

24.3 *Laut Stellungnahme des BMeiA werde es nach Umsetzung der Empfehlung des RH bezuglich der personellen Trennung von Leitungs-, Verwaltungs- und Aufsichtsfunktionen (vgl. TZ 25) die Satzungsänderungen einer beschneidmaigen Genehmigung zufuhren und in das Stiftungsregister des BMI eintragen lassen.*

Verwaltung des  
Stiftungsvermogens

25.1 (1) Gema den Bestimmungen des Bundes-Stiftungs- und Fondsgesetzes sind Stiftungen durch eine Anordnung des Stifters dauernd gewidmete Vermogen mit Rechtspersอนlichkeit, deren Erträgnisse der Erfullung gemeinnutziger oder mildtatiger Zwecke dienen.

Bei Errichtung der Stiftung 1964 dotierte das damalige Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten die Stiftung mit umgerechnet rd. 7.267,3 EUR. Der Stiftungsbrief wies auch nach seiner Änderung 2001 das für den Stiftungszweck gewidmete Vermogen (Stammvermogen) nicht aus. Er legte hingegen fest, dass die für die Tätigkeit der Stiftung erforderlichen Mittel durch weitere Zuwendungen und durch Erträgnisse des Stiftungsvermogens aufzubringen sind.

Zum 31. Dezember 2011 betrug das Vermogen des Stipendienfonds der Diplomatischen Akademie aufgrund der geleisteten Jahresbeiträge und der Veranlagung der Mittel insgesamt rd. 1,55 Mio. EUR. Eine Aufteilung in Stamm- und sonstiges Vermogen erfolgte im Rechnungsabschluss nicht.

(2) Die Verwaltung des Stipendienfonds der Diplomatischen Akademie erfolgte durch das Kuratorium, einen vom BMeiA bestellten Kassier und eine Buchhalterin. Das Kuratorium genehmigte die Vorschläge der DA für die Stipendien- und Kreditvergabe. Neben dem Schriftverkehr mit den Bundesländern bestand die operative Tätigkeit des Stipendienfonds v.a. in der Veranlagung des Stiftungsvermogens in Form von mehrjährig gebundenen Bundesanleihen.<sup>29</sup>

<sup>29</sup> im Jahr 2011 insgesamt sieben mehrjährig gebundene Bundesanleihen

### Stipendienfonds der Diplomatischen Akademie Wien

(3) In den Angelegenheiten des Stipendienfonds der Diplomatischen Akademie vertrat der Leiter der Budgetabteilung des BMeiA den Bundesminister für europäische und internationale Angelegenheiten. Er war somit gleichzeitig Vorsitzender des Kuratoriums, zuständiges Organ der Stiftungsbehörde und Organ der Aufsicht.

25.2 Der RH empfahl dem BMeiA, sicherzustellen, dass bei der Festlegung von Leitungs-, Verwaltungs- und Aufsichtsfunktionen eine personelle Trennung der Funktionen erfolgt.

25.3 *Laut Stellungnahme des BMeiA werde es die Empfehlung des RH umsetzen. Die konkrete Ausgestaltung werde durch einen Rechtsexperten geprüft.*

Leistungen des  
Stipendienfonds  
der Diplomatischen  
Akademie

26.1 (1) Die Jahresbeiträge der fünf Bundesländer, die Vermögenserträge und die Leistungen des Stipendienfonds der Diplomatischen Akademie stellten sich zwischen 2007 und 2011 folgendermaßen dar:

**Tabelle 11: Einnahmen und Leistungen der Stiftung Stipendienfonds der Diplomatischen Akademie**

	2007	2008	2009	2010	2011
	in EUR				
<b>Einnahmen</b>					
Jahresbeiträge der fünf Bundesländer	95.400,00	63.000,00	113.000,00	85.000,00	88.000,00
Zinserträge	60.441,25	65.218,86	48.861,94	63.489,68	56.917,73
<b>Ausgaben</b>					
Leistungen an die DA	77.755,52	78.063,20	85.705,82	79.133,71	79.187,55
<i>davon</i>					
<i>Stipendien</i>	58.375,00	64.500,00	70.250,00	70.960,00	73.760,00
<i>Kreditausfallabdeckungen</i>	19.380,52	13.563,20	15.455,82	8.173,71	5.427,55
<b>Vermögen</b>					
Vermögen (Konten und Wertpapiere)	1.358.856,75	1.406.076,13	1.448.509,22	1.501.027,61	1.545.161,59

Quelle: DA

Die Leistungen des Stipendienfonds lagen jährlich in Summe zwischen rd. 78.000 EUR und rd. 86.000 EUR und damit unter den durchschnittlichen Jahresbeiträgen der Bundesländer.<sup>30</sup> Die Erträge der Stiftung aus Zinsen für Veranlagungen reichten demgegenüber in keinem Jahr aus, die Höhe der vergebenen Stipendien abzudecken. Das Stiftungsvermögen erhöhte sich im Prüfungszeitraum (2007 bis 2011) um 186.305 EUR bzw. 13,7 %.

(2) Der Stipendienfonds stellte für die Besicherung der Studentenkredite ein maximales Gesamtkreditvolumen von jährlich insgesamt 150.000 EUR zur Verfügung (Mai 2011). Mit Stand 31. Dezember 2011 besicherte der Stipendienfonds der Diplomatischen Akademie insgesamt 87 Kredite in Höhe von insgesamt 432.494,50 EUR (Ausfallhaftung von maximal 18 %).

- 26.2** Der RH stellte fest, dass die Mittel für die Tätigkeit der Stiftung gemäß Satzung auch durch laufende Zuwendungen (analog eines Fonds) aufzubringen waren, weil das für den Stiftungszweck gewidmete Vermögen nicht ausreichte, um aus den Erträgen den Stiftungszweck zu erfüllen.

Er hielt zudem fest, dass die operative Tätigkeit des Stipendienfonds überwiegend in der Vereinnahmung und Veranlagung der Jahresbeiträge von fünf Bundesländern bestand und der Stipendienfonds die Höhe seiner Leistungen an die Jahresbeiträge der Bundesländer kopelte. Für die Stipendienvergabe und die Kreditbesicherung war somit eine Stiftung mit gesondertem Vermögensaufbau nicht zweckmäßig.

Der RH empfahl daher dem BMeiA, die Stiftung „Stipendienfonds der Diplomatischen Akademie“ aufzulösen oder allenfalls gemäß Bundes-Stiftungs- und Fondsgesetz in einen Fonds umzuwandeln.

- 26.3** Laut Stellungnahme des BMeiA werde die Umwandlung des Stipendienfonds durch einen externen Fonds- und Stiftungsexperten mit dem Ziel geprüft, eine optimale Rechtsform zu identifizieren, die auch geeignet ist, die Beiträge der Bundesländer sicherzustellen.

<sup>30</sup> Mit den vergebenen Stipendien deckte der Stipendienfonds rd. 25,2 % der Studiengebühren des Diplomlehrgangs im Studienjahr 2011/12 (insgesamt 12 Stipendiaten) ab.

## Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

27 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

Diplomatische  
Akademie Wien

(1) Das Unternehmenskonzept und die Zielvorgaben wären stärker auf Basis betriebswirtschaftlicher Kennzahlen zu formulieren; es wären Soll-/Ist-Vergleiche über die Zielerreichung sowie auch Kennzahlen zur Effizienz des Geschäftsbetriebs aufzunehmen. (TZ 3)

(2) Die Bemühungen zum Abschluss von Kooperationen mit international tätigen Unternehmen wären auch in Hinblick auf eine Unterstützung bei der Vermittlung der Absolventen zu verstärken. (TZ 5)

(3) Der ETIA-Lehrgang („Master of Science in Environmental Technology & International Affairs“) wäre hinsichtlich seiner Attraktivität im internationalen Vergleich zu evaluieren. (TZ 6)

(4) Die Ziele der Diplomatischen Akademie Wien betreffend die Aus- und Fortbildung öffentlich Bediensteter wären zu evaluieren und neu zu definieren. (TZ 7)

(5) Der Diplomalweg wäre hinsichtlich Inhalt und Umfang zu evaluieren und gegebenenfalls im Rahmen eines Masterprogramms in der Bologna-Struktur anzubieten. (TZ 8)

(6) Für die einzelnen Geschäftsfelder wären entsprechend quantifizierte Deckungsgradziele festzulegen und bei mittelfristiger Nichterreicherung der Ziele die Leistungen der Geschäftsfelder zu evaluieren. (TZ 12)

(7) Die Struktur der Personalkosten wäre insbesondere in Hinblick auf den hohen Anteil im Bereich der Verwaltungsabteilungen (inkl. Küchenbetrieb) zugunsten des Lehrbetriebs zu verbessern. (TZ 15)

(8) Die allgemein gewährten Sprachen- und Sachbereichszulagen wären abzuschaffen und Zulagen grundsätzlich nur für besondere, zusätzliche Leistungen vorzusehen. (TZ 16)

(9) Möglichkeiten zur Kostensenkung im Küchenbetrieb wären zu prüfen und umzusetzen. (TZ 17)

(10) Das den Mitarbeitern kostenlos zur Verfügung gestellte Personalesen wäre an das ortsübliche Ausmaß anzupassen und ein Widerspruchsvorbehalt festzuhalten. (TZ 17)



Schlussbemerkungen/  
Schlussempfehlungen

Diplomatische Akademie Wien

(11) Die Revisionsordnung wäre insbesondere hinsichtlich der Einbindung des Kuratoriums bei der Festlegung von Prüfungsthemen zu überarbeiten und neu zu beschließen. (TZ 19)

(12) Es wäre sicherzustellen, dass in regelmäßigen Abständen Revisionen durchgeführt werden und bezüglich einer Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen zeitnah entschieden wird. (TZ 19)

(13) Es wären Wertgrenzen für Rechnungsfreigaben für alle Mitarbeiter vorzusehen. (TZ 19)

(14) Es wäre künftig vor der Beauftragung von Bauleistungen die Notwendigkeit von Architekturleistungen zu prüfen. (TZ 20)

(15) Für die Vergabe von **Bauleistungen** wären mögliche Synergien mit dem BMeiA zu prüfen. (TZ 20)

(16) Grundsätzlich wären **Vergleichsangebote** zur Beurteilung der Preisangemessenheit **einzuholen**. (TZ 20)

(17) Es wäre sicherzustellen, dass bei Vorhaben einer bestimmten Größenordnung Projektmanagementinstrumente mit einheitlicher Projektleitung, mit Gesamtprojektplan, **Gesamtkostenschätzung**, Dokumentation sowie Terminplanung **ingesetzt werden**. (TZ 21)

(18) Für die Vergabe von Stipendien wären Richtlinien zu erstellen und anzuwenden. (TZ 22)

Diplomatische  
Akademie Wien  
und BMeiA

(19) Es wäre sicherzustellen, dass Personalanstellungen mit dem alleinigen Zweck der Personalleihe an das BMeiA nicht durchgeführt werden. (TZ 18)

**Schlussbemerkungen/  
Schlussempfehlungen****BMeiA**

(20) Der Erhaltungsbeitrag und sonstige Leistungen des BMeiA an die Diplomatische Akademie Wien wären mit konkreten Zielvorgaben zu verbinden und die Zielerreichung regelmäßig zu evaluieren. (TZ 9)

(21) Die Notwendigkeit eines Stellvertretenden Direktors wäre aus Wirtschaftlichkeitsgründen auf Basis einer alternativen Aufgabenteilung in der Diplomatischen Akademie Wien zu prüfen und allenfalls auf eine Gesetzesänderung hinzuwirken. (TZ 14)

(22) Es wäre sicherzustellen, dass Satzungsänderungen bescheidenmäßig genehmigt und in das Stiftungsregister des BMI eingetragen werden. (TZ 24)

(23) Es wäre sicherzustellen, dass bei der Festlegung von Leitungs-, Verwaltungs- und Aufsichtsfunktionen eine personelle Trennung der Funktionen erfolgt. (TZ 25)

(24) Die Stiftung „Stipendienfonds der Diplomatischen Akademie“ wäre aufzulösen oder allenfalls in einen Fonds umzuwandeln. (TZ 26)



# **Bericht des Rechnungshofes**

## **A 23 – Anschlussstelle Simmering**

**R  
H**

**Inhaltsverzeichnis**

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis _____	410
Abkürzungsverzeichnis _____	411
Glossar _____	413

**Wirkungsbereich des  
Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie**
**BMVIT****A 23 – Anschlussstelle Simmering**

KURZFASSUNG _____	415
Prüfungsablauf und -gegenstand _____	421
Chronologie _____	422
Übersicht _____	423
Planungsvorgeschichte _____	424
Planungsbeginn _____	426
UVP-Verfahren _____	427
Funktion _____	429
Verkehrswirksamkeit _____	430
Ausbaumaßnahmen _____	431
Fortsetzung der Planung _____	433
Kosten und Finanzierung _____	436
Projektstopp _____	442
Bauprogramme _____	443
Ausblick _____	443
Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen _____	446

**ANHANG**

Entscheidungsträger des überprüften Unternehmens _____	447
--	-----

# Tabellen Abbildungen

**R  
H**

## Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Übersichtslageplan _____	423
Abbildung 2:	Übersichtslageplan, Flugbild, A 23 bis Bitterlichstraße _____	424
Tabelle 1:	Zeitplan Anschlussstelle Simmering _____	427
Tabelle 2:	Kostenschätzung Teil A 23 bis Bitterlichstraße, Variante Halbeinhausung 300 m, Einreichprojekt 2007 _____	436
Tabelle 3:	Kostenschätzung B 225 Bitterlichstraße bis Simmeringer Hauptstraße, Vorprojekt 1998 inklusive der Kostenfaktoren des Einreichprojekts 2007 _____	440

## Abkürzungsverzeichnis

A 23	A 23 Autobahn Südosttangente Wien
A 3	A 3 Südost Autobahn
Abb.	Abbildung
Abs.	<b>Absatz</b>
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
ASt	Anschlussstelle
B 225	<b>Wienerberg Straße</b>
BGBL.	<b>Bundesgesetzblatt</b>
BMVIT	<b>Bundesministerium</b> für Verkehr, Innovation und Technologie
BStG 1971 bzw.	Bundesstraßengesetz 1971, BGBL. Nr. 286 i.d.g.F. beziehungsweise
EUR	Euro
ff.	fortfolgend(e)
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
Kfz	Kraftfahrzeug(e)
lt.	laut
MA	Magistratsabteilung
Mio.	Million(en)
NÖT Nr.	Neue Österreichische Tunnelbaumethode Nummer
rd.	rund
RH	Rechnungshof
S.	Seite(n)
TZ	Textzahl(en)

# Abkürzungen



u.a.	unter anderem
usw.	und so weiter
UVE	Umweltverträglichkeitserklärung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-G	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993 i.d.g.F.
VU	Verkehrsuntersuchung
Z	Ziffer(n)
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

## Glossar

### Einreichprojekt

Das Einreichprojekt ist die detaillierte Ausarbeitung der – anhand des Vorprojekts freigegebenen – Trassenvariante bzw. bei einem gemäß § 14 BStG 1971 verordneten Bundesstraßenplanungsgebiet die Konkretisierung des Projekts im festgelegten Trassenbereich. Es dient außerdem als Grundlage für die Projektierung der mit der Straßenplanung zusammenhängenden Kunst- und sonstigen Bauten (Brücken, Tunnel, Stützmauern usw.), für die bei Neubau- und Instandsetzungsprojekten eigene Projekte bzw. Operate zu erstellen sind.

### Neue Österreichische Tunnelbaumethode (NÖT)

Der Vortrieb wird als Sprengvortrieb, Baggervortrieb oder Teilschnittmaschinen-vortrieb ausgeführt. Die einzelnen Arbeitsvorgänge des Lösens, des Ladens des Ausbruchmaterials und des Stützmitteleinbaus erfolgen im Wesentlichen zeitlich nacheinander und mit Hilfe von Einzelgeräten. Der Ablauf erfolgt zyklisch. Der Grundgedanke der Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode besteht darin, den Hohlraumrand unter weitgehender Nutzung der Tragfähigkeit des Gebirges mit Hilfe von Spritzbeton und sonstigen Ausbauelementen sowie unter Einsatz messtechnischer Beobachtung auf möglichst wirtschaftliche und sichere Art zu stabilisieren.

### Vorprojekt

Die Zwecke eines Vorprojekts sind sowohl die Überprüfung der Notwendigkeit, der Zweckmäßigkeit, der Wirtschaftlichkeit sowie der prinzipiellen Machbarkeit und möglichen Umweltverträglichkeit eines Straßenbauprojekts, als auch die Trassenfindung. Dabei sind alle zweckmäßigen und technisch möglichen Lösungen (Nullvariante, Ausbauvarianten, Neubauvarianten, unter Berücksichtigung von Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs) aufzuzeigen, die Vor- und Nachteile dieser Lösungen darzustellen, die Varianten zu beurteilen und eine davon auszuwählen.



## Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

### A 23 – Anschlussstelle Simmering

Die ASFINAG stoppte im April 2007 ihre Arbeiten am Einreichprojekt 2007 für die Anschlussstelle Simmering. Gründe waren die Verschiebung des Realisierungshorizonts durch das BMVIT von 2010 auf das Jahr 2015, die eher geringe Verkehrswirksamkeit, die hohen Schätzkosten von rd. 62 Mio. EUR sowie der vorgezogene Ausbau der von der Stadt Wien höher priorisierten Anschlussstelle Landstraßer Gürtel. Auch die Stadt Wien beendete daraufhin die Planungen für den auf rd. 50 Mio. EUR geschätzten Neubau der B 225.

Die Planungskosten beider Projekte betragen bis dahin rd. 573.000 EUR. Die Projekte waren zuletzt weder im Bauprogramm der ASFINAG noch in jenem der Stadt Wien enthalten, sollen aber laut Stadt Wien dennoch in den Stadtentwicklungsplan 2014 der Stadt Wien aufgenommen werden. Die Kostenschätzung für die Anschlussstelle Simmering und die B 225 betrug in Summe rd. 112 Mio. EUR.

#### KURZFASSUNG

##### Prüfungsziel

Ziel der Überprüfung war die Beurteilung der Bedeutung und der Verkehrswirksamkeit der Anschlussstelle Simmering sowie der erforderlichen Ausbaumaßnahmen und der Kosten der bisherigen Planungen. (TZ 1)

##### Planungen bis 2006

Ursprünglich sollte am Knoten Simmering (später Knoten Arsenal), der mit der A 23 Südosttangente im Jahr 1978 fertiggestellt wurde, die A 3 Südost Autobahn in die A 23 einmünden. Dazu kam es jedoch nicht, vielmehr wurde die A 3 in der Folge am Knoten Guntramsdorf an die A 2 Süd Autobahn angebunden. Dies bewirkte, dass der Knoten Arsenal nur mehr als Anschlussstelle entlang der Ostbahn bis zur Bitterlichstraße verwendet werden konnte. (TZ 4)

Bereits im Jahr 1985 gab eine Studie der Weiterführung der B 225 Wienerberg Straße ab der Bitterlichstraße über die ehemalige A 3-Trasse entlang der Ostbahn und den Weichseltalweg an der west-

**Kurzfassung**

lichen Grenze des Zentralfriedhofs zur Simmeringer Hauptstraße den Vorzug. Diese Trassenführung war auch Grundlage aller weiteren Planungen. (TZ 4)

Die Planungen wurden mit dem Vorprojekt 1998 betreffend die B 225 und mit dem Vereinfachten Einreichprojekt 2003 hinsichtlich der ASt Simmering fortgesetzt. Nach Übernahme des Projekts der ASt Simmering durch die ASFINAG im August 2005, startete diese im Jänner 2006 die weiteren Planungen für das Einreichprojekt 2007. Parallel dazu begann die MA 28 im Sommer 2006 mit den Planungen für das Projekt B 225 – Bitterlichstraße bis Simmeringer Hauptstraße. (TZ 4)

**Verkehrswirksamkeit**

Im Zuge des Vereinfachten Einreichprojekts 2003 gelangte eine Verkehrsuntersuchung zu dem Ergebnis, dass es im Falle der Realisierung zu erheblichen Entlastungen der Bitterlichstraße und zusätzlich zu einer wesentlichen Entlastung der Schemmerlstraße kommen würde. (TZ 8)

Die Analysen einer weiteren Verkehrsuntersuchung im Jahr 2006 kamen hingegen zu dem Schluss, dass in allen Planfällen im untergeordneten Netz nur geringe Entlastungen zu erzielen seien und es – z.B. in der Bitterlichstraße – zu Zusatzbelastungen kommen würde. Auch auf der A 23 müsste nördlich der ASt Simmering mit wesentlich mehr Kfz gerechnet werden. Die beiden Verkehrsuntersuchungen, die innerhalb von nur drei Jahren durchgeführt wurden, kamen zu unterschiedlichen Ergebnissen. (TZ 9)

**Ausbaumaßnahmen**

Über Auftrag der MA 29 wurden im Zeitraum von März 2005 bis September 2006 auf der A 23 zwischen der ASt Landstraßer Gürtel und dem Absbergtunnel die Randstreifen erneuert und Lärmschutzwände errichtet. Von diesen Baumaßnahmen waren auch Teile der Auf- und Abfahrtsrampen der ASt Simmering, die sich in diesem Bereich befanden, betroffen. Nach Fertigstellung der Hauptbaumaßnahmen auf der A 23 verlängerte die MA 29 die Lärmschutzwand im Erdbaubereich der von Norden kommenden Abfahrtsrampe der ASt Simmering um rd. 100 m. Die Kosten betragen rd. 260.000 EUR. Diese Maßnahme war für den Lärmschutz Simmering nicht erforderlich und letztlich als verlorener Aufwand zu werten. (TZ 10)

### Fortsetzung der Planung ab 2006

Die Planung, Finanzierung und Errichtung der ASt Simmering von der A 23 bis zur Bitterlichstraße oblag der ASFINAG. Die Planungen für das Einreichprojekt 2007 beinhalteten Maßnahmen an den bestehenden Rampen, den Neubau des Zubringers bis zur Bitterlichstraße und die Schnittstelle mit der B 225. Endgültige Planungen lagen noch nicht vor. (TZ 11)

Die Planung, Finanzierung und Errichtung der B 225 Wienerberg Straße, der Verbindung von der Bitterlichstraße bis zur Simmeringer Hauptstraße, lag in der Verantwortung der MA 28. Grundlage der Planungen bildete das Vorprojekt 1998. Detaillierte Untersuchungen und das UVP-Verfahren waren nicht durchgeführt worden, weshalb für diesen Abschnitt auch noch keine endgültigen Projektierungen vorlagen. Für die Unterfahrung der Gleisanlage Kledering hatte die MA 29 im Auftrag der MA 28 eine Machbarkeitsstudie erstellt. (TZ 12)

### Kostenschätzung ASt Simmering

Die nach dem Projektstopp im April 2007 durch die ASFINAG erstellte Kostenschätzung lautete auf rd. 62 Mio. EUR. Aufgrund der frühen Projektphase und der Unsicherheiten infolge des noch fehlenden UVP-Verfahrens sah die ASFINAG eine Reihe von Risikoaufschlägen vor, berücksichtigte jedoch keine Eintrittswahrscheinlichkeiten. Die Risikoaufschläge fanden ohne Abminderung Eingang in die Gesamtkostenschätzung und betragen rd. 50 % der Gesamtkosten. (TZ 13)

Die Projektierungs- und Projektmanagementkosten errechnete die ASFINAG mit 6 % bzw. mit 7 % der Gesamtkosten. Diese beinhalteten u.a. auch die Kosten der Grundeinlösen, die allerdings in keinem Zusammenhang mit Projektierungs- oder Projektmanagementkosten standen. (TZ 13)

Für das Jahr 2017 kalkulierte die ASFINAG, trotz geplanter Bauleistungen von rd. 20 %, keine Vorausvalorisierung. (TZ 13)

### Kostenschätzung B 225

Grundlage der Kostenschätzung für das Einreichprojekt 2007 zum Zeitpunkt des Projektstopps bildete die Kostenschätzung des Vor-

**Kurzfassung**

projekts 1998 mit rd. 29 Mio. EUR. Unter Berücksichtigung der als Kostenfaktoren bezeichneten Risiken Deponierung, Grundeinlöse, Unterfahrung Gleisanlage Kledering sowie Valorisierung ging die MA 28 von geschätzten Gesamtkosten von rd. 50 Mio. EUR aus. Diese Zuschläge wurden, ausgenommen die Unterfahrung Gleisanlage Kledering, ohne gesonderte Bewertung als Pauschalbetrag ausgewiesen. (TZ 14)

**Ist-Kosten**

Die im Zuge der Errichtung der A 23 angefallenen Kosten der Rampen des Knotens Simmering konnten infolge des mittlerweile verstrichenen Zeitraums von rd. 35 Jahren nicht mehr ermittelt werden. Für die in diesem Bereich in den Jahren 2005 und 2006 erfolgte Randstreifenenerneuerung und die Lärmschutzmaßnahmen wurden 982.000 EUR und 260.000 EUR aufgewendet. (TZ 15)

Weiters fielen für das Einreichprojekt 2007 für die ASt Simmering und die B 225 Ist-Kosten in Höhe von rd. 573.000 EUR an, was rd. 0,5 % der Gesamtkostenschätzung für beide Projektteile von rd. 112 Mio. EUR entsprach. (TZ 15)

**Projektstopp**

Aufgrund des Regierungsprogramms 2007–2010 reichte das BMVIT das Projekt ASt Simmering im März 2007 mit dem Realisierungshorizont (Baubeginn) von 2010 auf 2015. Daraufhin beschloss der Lenkungsausschuss der ASFINAG im April 2007, sämtliche Planungen zu stoppen und die bisher erteilten Aufträge zu kündigen. Weitere Gründe waren die eher geringe verkehrliche Wirksamkeit, die hohen Schätzkosten von rd. 62 Mio. EUR sowie der Ausbau der ASt Landstraßer Gürtel, dem die Stadt Wien zum damaligen Zeitpunkt eine wesentlich höhere Priorität einräumte. Die auf politischer Ebene getroffenen Vereinbarungen zugunsten der ASt Landstraßer Gürtel waren nicht dokumentiert. (TZ 16)

**Bauprogramme**

Im Bauprogramm der ASFINAG 2007 war der Baubeginn noch mit 2010, im darauffolgenden mit 2015 vorgesehen. In jenen von 2011 bis 2016 und von 2012 bis 2017 war das Projekt nicht mehr enthalten. (TZ 17)

Auch im Bauprogramm der Stadt Wien war die Realisierung des Ausbaus der B 225 nicht vorgesehen. Eine Weiterführung des Projekts würde nur gemeinsam mit der ASFINAG und der Umsetzung des Zubringers von der A 23 bis zur Bitterlichstraße erfolgen. (TZ 17)

#### Ausblick

Laut Stadt Wien werde das Projekt im kommenden Stadtentwicklungsplan 2014 aufrecht erhalten. Für den Fall der Wiederaufnahme der Planungen ist auf folgende geänderte Rahmenbedingungen hinzuweisen: die Verkehrsuntersuchung wäre zu aktualisieren und es wären durch eine voraussichtlich höhere Verkehrsbelastung Auswirkungen auf die Lärmschutzmaßnahmen sowie höhere Kosten durch die Valorisierung zu erwarten. Bei der voraussichtlichen Anwendung der ASFINAG-Richtlinie „Regelung von Mitfinanzierungen“ müsste die Stadt Wien damit rechnen, zusätzlich zu den Kosten der B 225 auch einen erheblichen Anteil (bis zu 75 %) der Kosten der Ausbaumaßnahmen von der A 23 bis zur Bitterlichstraße tragen zu müssen. (TZ 18)

### Kenndaten der A 23 Anschlussstelle Simmering

<b>Eingebundene Rechtsträger</b>	
<b>Unternehmen</b>	ASFINAG, ASFINAG Bau Management GmbH
<b>Bund</b>	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT)
<b>Bundesland</b>	Stadt Wien, Magistratsabteilung 2B, Straßenverwaltung und Straßenbau
<b>Gesetzliche Grundlagen</b>	Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971 i.d.g.F. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993 i.d.g.F.
<b>Projekt</b>	
<b>Gesamtschätzkosten</b>	112 Mio. EUR
<b>Abschnitt ASFINAG: ASt Simmering</b>	A 23 ASt Simmering bis Bitterlichstraße
<b>Länge</b>	rd. 1 km
<b>Kostenschätzung</b>	rd. 62 Mio. EUR netto (Stand Mai 2007)
	Halbeinhausung rd. 300 m oder rd. 600 m; alternativ Volleinhausung
<b>Abschnitt MA 2B: B 225</b>	Bitterlichstraße bis Simmeringer Hauptstraße
<b>Länge</b>	rd. 2,8 km
<b>Kostenschätzung</b>	rd. 50 Mio. EUR netto (Stand Mai 2007)
	Galerie rd. 600 m; Unterfahrung Gleisanlage Kledering rd. 150 m
<b>Planungsstand</b>	Zwischen Jänner 2006 und April 2007 erfolgten Vorarbeiten zum Einreichprojekt 2007. Im April 2007 wurde das Projekt abgebrochen und alle bis dahin erteilten Planungsaufträge gekündigt. Seither wurden keine weiteren Planungsaktivitäten mehr gesetzt.

Quellen: ASFINAG, RH



## A 23 – Anschlussstelle Simmering

### Prüfungsablauf und -gegenstand

1 Der RH überprüfte im März und April 2012 die Gebarung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) sowie die Gebarung der Stadt Wien betreffend die Planung der A 23 Anschlussstelle Simmering und der weiterführenden B 225 Wienerberg Straße entlang der Ostbahn bis zur Simmeringer Hauptstraße. Die Erhebungen erfolgten bei der ASFINAG, bei der Stadt Wien und im BMVIT.

Ziel der Überprüfung war die Beurteilung der Bedeutung und der Verkehrswirksamkeit der Anschlussstelle sowie der erforderlichen Ausbaumaßnahmen und der Kosten der bisherigen Planungen.

Die Gebarungsüberprüfung umfasste den Zeitraum ab der Inbetriebnahme des Teilstücks der A 23 Südosttangente, in dem sich diese Anschlussstelle befindet, im Mai 1978 bis zum Abbruch des zuletzt verfolgten Projekts im April 2007.

Zu dem im September 2012 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die ASFINAG im Oktober 2012 und die Stadt Wien im Dezember 2012 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im März 2013. Das BMVIT nahm im November 2012 das Prüfungsergebnis ohne Abgabe einer inhaltlichen Stellungnahme zur Kenntnis.

## Chronologie

2 Im Zeitablauf stellte sich die Projektentwicklung wie folgt dar:

Dezember 1970	Inbetriebnahme des 1. Abschnitts der A 23 Südosttangente von Inzersdorf bis Anschlussstelle Favoriten (Verteilerkreis Favoriten)
Mai 1978	Freigabe des letzten Teilstücks der A 23 zwischen Favoriten und Landstraßer Gürtel mit dem in diesem Bereich situierten Knoten Simmering (später Knoten Arsenal), damals noch zur Anbindung der A 3 Südost Autobahn
Februar 1983	BStG-Novelle 1983, BGBl. Nr. 63: Änderung des Verlaufs der A 3: Wien/Arsenal (A 23) – Himberg – Ebreichsdorf – Knoten Eisenstadt (S 31)
1985	Studie 1985, B 225 Wienerberg Straße, Untersuchung der Trassenführung in Wien 11. Simmering; nach teilweiser Auffassung der Trasse der A 3 im Raum Wien–Simmering, Untersuchung einer neuen Führung der B 225 über Bitterlichstraße – ehemalige A 3-Trasse – Weichseltalweg – Simmeringer Hauptstraße
März 1986	BStG-Novelle 1986, BGBl. Nr. 165: Änderung des Verlaufs der A 3: Traiskirchen (A 2) – Ebreichsdorf – Knoten Eisenstadt (S 31);  damit hatte der bisherige Knoten Arsenal keine Einbindungsfunktion für die A 3 mehr, sondern war nur mehr als Anschlussstelle verwendbar
Juni 1987	Generelles Projekt 1987; Trassenführung der B 225 entlang der Ostbahn auf der Trasse der ehemaligen A 3; auf Höhe Weichseltalweg Querung der Ostbahn in Hochlage. Weiterführung zur Simmeringer Hauptstraße über Weichseltalweg; Querschnitt 2x2-streifig
1994	Generelles Projekt 1994; Projekt entsprach in der Trassenführung jenem des Jahres 1987; Querschnitt jedoch 2x1-streifig
August 1998	Vorprojekt 1998, B 225, Zubringer A 23 – Bitterlichbrücke – Simmeringer Hauptstraße;  Planung eines 2x2-streifigen Ausbaus des Zubringers von der A 23 zur B 225 mit Anbindung der Bitterlichstraße über eine T-Kreuzung mit Ampelanlage und einem Kreisverkehr; Weiterführung der B 225 mit 2x1-streifigem Querschnitt und niveaufreier Querung der Ostbahn, Anbindung über den Weichseltalweg an die Simmeringer Hauptstraße
Jänner 2001	Vorprojekt 1998, Ergänzung 2000 – Variantenuntersuchung;  Empfehlung der Halbeinhausung des Anschlusses A 23 und Einhausung ab der Bitterlichstraße im Bereich des Wohngebiets östlich der Bitterlichstraße
April 2002	Vorprojekt 1998, Anschlussstelle (ASt) Bitterlichstraße – Variantenuntersuchung 2002;  Empfehlung der Anbindung der Bitterlichstraße 2x2-streifig über eine T-Kreuzung mit Ampelanlage und einem Kreisverkehr; Weiterführung ab der Bitterlichstraße 2x1-streifig und Anbindung über den Weichseltalweg an die Simmeringer Hauptstraße
Dezember 2002	A 23 ASt Arsenal A 23–Bitterlichstraße;  Vereinfachtes Einreichprojekt 2003
August 2004	Vereinfachtes Einreichprojekt zur Geologie im Bereich zwischen A 23 und Bitterlichstraße
August 2005	Übergabe des Projekts ASt Simmering an die ASFINAG durch die Stadt Wien
Jänner 2006	Beginn der Arbeiten am Einreichprojekt 2007
April 2007	Verschiebung des Projekts in der Prioritätenreihung auf 2015 (Baubeginn) durch das BMVIT;  Stopp der Planungsarbeiten und Kündigung aller Verträge

## Übersicht

3 Die folgenden Abbildungen zeigen die geografische Lage der Anschlussstelle sowie der geplanten Weiterführung als B 225 bis zur Simmeringer Hauptstraße.

Abbildung 1: Übersichtslageplan



Quelle: ASFINAG Bau Management GmbH

Die nächstgelegenen Auf- und Abfahrtmöglichkeiten an der A 23 waren Richtung Süden rd. 1,8 km (Verteilerkreis Favoriten) und Richtung Norden rd. 0,9 km (Anschlussstelle Landstraßer Gürtel) entfernt.

## Übersicht

Abbildung 2: Übersichtslageplan, Flugbild, A 23 bis Bitterlichstraße



Quelle: ASFINAG Bau Management GmbH

Planungs-  
vorgeschichte

- 4 (1) Bereits im Zuge des Baus der A 23 in den 1960er und 1970er-Jahren wurde der damalige Knoten Simmering (später Knoten Arsenal) miterichtet. Das Teilstück der A 23 zwischen dem Verteilerkreis Favoriten und der ASst Landstraßer Gürtel, in dem sich der Knoten Simmering befindet, wurde im Mai 1978 für den Verkehr freigegeben. Ursprünglich sollte an diesem Knoten die A 3 Südost Autobahn in die A 23 einmünden.<sup>1</sup> Dazu kam es jedoch nicht, vielmehr wurde die A 3 in der Folge am Knoten Guntramsdorf an die A 2 Süd Autobahn angebunden.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Die entsprechende Änderung des Verlaufs der A 3 Südost Autobahn mit dem Einmündungspunkt Wien/Arsenal erfolgte mit der Novelle 1983 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 63 (BStG 1971).

<sup>2</sup> Die entsprechenden Änderungen des Verlaufs der A 3 Südost Autobahn mit den Einmündungspunkten Traiskirchen bzw. Guntramsdorf erfolgten mit den BStG-Novellen 1986, BGBl. Nr. 165 und 1999, BGBl. Nr. 182.

Diese Änderung der Anbindung der A 3 bewirkte, dass der Knoten Arsenal an der A 23 nur mehr als Anschlussstelle entlang der Ostbahn bis zur Bitterlichstraße verwendet werden konnte.<sup>3</sup> Seither war in den Medien bzw. in Verkehrsmeldungen regelmäßig von der sogenannten „gesperrten Ausfahrt Simmering“ die Rede.

Die Überlegungen, die A 3 nicht im Knoten Arsenal in die A 23 einmünden zu lassen, hatten schon zwischen 1983 und 1985 stattgefunden, weil bereits im Jahr 1985 eine Studie – nach teilweiser Auflassung der Trasse der A 3 im Raum Wien Simmering – eine neue Führung der B 225 Wienerberg Straße<sup>4</sup> in zwei Varianten untersucht hatte. Sie hatte als Weiterführung der ASt Simmering ab der Bitterlichstraße der Variante über die ehemalige A 3-Trasse entlang der Ostbahn und den Weichseltalweg an der westlichen Grenze des Zentralfriedhofs zur Simmeringer Hauptstraße den Vorzug gegeben. Diese Trassenführung war auch Grundlage aller weiteren Planungen (siehe Abb. 1).

(2) Generelle Projekte in den Jahren 1987 und 1994 mit Quercung der Ostbahn auf Höhe des Weichseltalwegs in Hochlage hatten keine weiteren Planungen zur Folge.

(3) Im Jahr 1998 erfolgte die Ausarbeitung eines Vorprojekts für die B 225 im Abschnitt Bitterlichstraße bis Simmeringer Hauptstraße. Das Projekt umfasste auch die ASt Simmering. Die Ostbahn sollte nunmehr in Tieflage unterquert werden. Die Ergänzung zum Vorprojekt vom Jänner 2001 empfahl aus Lärmschutzgründen die Halbeinhausung (Galerielösung) der ASt Simmering bis zur Bitterlichstraße sowie die Einhausung ab der Bitterlichstraße im Bereich des östlich angrenzenden Wohngebiets. Im Jahr 2002 erfolgte eine weitere Variantenuntersuchung über die Art der Anbindung der ASt Simmering an die Bitterlichstraße.

(4) Die in der genannten Variantenuntersuchung ausgewählte Variante (T-Kreuzung mit einer Ampelanlage und einem nachfolgenden Kreisverkehr) bildete die Grundlage für das „Vereinfachte Einreichprojekt 2003“ der ASt Simmering<sup>5</sup>, jedoch ohne Weiterführung über die B 225. Auftraggeber dieses Projekts war die MA 28–Straßenverwal-

<sup>3</sup> Der Einfachheit halber wird in der Folge durchgehend die Bezeichnung „Anschlussstelle (ASt) Simmering“ verwendet.

<sup>4</sup> Die B 225 führt über folgende Straßenzüge (von Westen nach Osten): Wienerbergstraße, Triester Straße, Altdorfer Straße, Raxstraße, Grenzackerstraße, Altes Landgut (Verteilerkreis Favoriten), Ludwig-von-Föhnel-Gasse, Endlichergasse, Theodor-Sickel-Gasse, Bitterlichstraße, Gadnergasse, Swatosehgasse, Schemmerlstraße, Weichseltalweg, Simmeringer Hauptstraße (bis Etrichstraße).

<sup>5</sup> Im „Vereinfachten Einreichprojekt 2003“ lautet die Bezeichnung „AS Arsenal, A 23–Bitterlichstraße“.

## Planungsvorgeschichte

tung und Straßenbau in Vertretung der ASFINAG. Zuvor waren alle Planungen von der MA 18–Stadtentwicklung und Stadtplanung beauftragt worden.

(5) Nach Übernahme des Projekts durch die ASFINAG<sup>6</sup> im August 2005 und der Einrichtung der Projektorganisation<sup>7</sup> startete die ASFINAG im Jänner 2006 die weiteren Planungen auf der Grundlage des „vereinfachten Einreichprojekts 2003“. Zuvor war nach Feststellung der Pflicht zur Durchführung eines Verfahrens zur UVP für beide Projektteile mit der Stadt Wien die gemeinsame Weiterführung des Projekts vereinbart worden.

(6) Während die früheren Planungen, z.B. das Vorprojekt 1998, noch die gesamte Strecke von der A 23 bis zur Simmeringer Hauptstraße umfasste, war ab dem Sommer 2005 die ASFINAG nur mehr für die Planung der ASt Simmering bis zur Bitterlichstraße, die Stadt Wien (MA 28) hingegen für die Planung der B 225 ab der Bitterlichstraße bis zur Simmeringer Hauptstraße verantwortlich. Zeitlich parallel zur Planung der ASt Simmering startete daher die MA 28 im Sommer 2006 das Projekt „HB 225<sup>8</sup> – Bitterlichstraße bis Weichseltalweg“.

## Planungsbeginn

- 5 (1) Offiziell begannen die Planungen der ASFINAG für das Einreichprojekt im Jänner 2006 mit der ersten Sitzung des Lenkungsausschusses der ASFINAG. Nach Ausschreibung und Beauftragung der Projektsteuerung und der Koordination Umwelt erfolgten die ersten Sitzungen des Kernteams und der Planungsgruppe im Mai 2006, die erste offizielle Abstimmungssitzung mit der MA 28 im Juli 2006.

Im Wesentlichen kam es zur Vereinbarung folgender Planungsschritte:

- gemeinsame Beauftragung einer Verkehrsuntersuchung zur Beurteilung der Verkehrswirksamkeit unter Annahme verschiedener Planfälle als Grundlage für die technischen Planungen (z.B. Festlegung der Querschnitte) und die Umweltuntersuchungen (z.B. Lärm, Luft) (siehe TZ 9);
- gemeinsame Beauftragung des Fachgutachtens Luft und Klima sowie der Detaillärmschutzuntersuchung durch ASFINAG und

<sup>6</sup> Die Projektierung erfolgte durch die ASFINAG Bau Management GmbH. Der Einfachheit halber wird jedoch in der Folge durchgehend die Bezeichnung ASFINAG verwendet.

<sup>7</sup> Einrichtung folgender Gremien: Lenkungsausschuss, Kernteam, Planungsgruppe; eine Steuerungsgruppe sollte dem Informationsaustausch der eingebundenen Stellen (BMVIT, Stadt Wien) dienen.

<sup>8</sup> HB steht für Hauptstraße B 225.

MA 28 infolge der engen **Verflechtung der räumlichen und verfahrensmäßigen** Situation;

- Abstimmung des von der ASFINAG geplanten **Konzepts der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE)** zur Durchführung des UVP-Vorverfahrens mit der MA 28 (siehe TZ 6) sowie
- Ausschreibung **weiterer** Planungsleistungen (z.B. technische Straßenplanung, **Kunstbautenplanung**, Geologie, Bodenerkundung).

(2) Als Zeitplan war **vorgesehen**:

**Tabelle 1: Zeitplan Anschlussstelle Simmering**

Februar 2007	Einreichung des Konzepts der UVE zur Durchführung des UVP-Vorverfahrens
September 2007	Einreichung des Einreichprojekts und der UVE zur Durchführung der UVP
Mitte 2008	Bescheid über den Trassenverlauf gemäß § 4 BStG 1971
Anfang 2010	Baubeginn
Anfang 2012	Verkehrsfreigabe

Quelle: ASFINAG Bau Management GmbH

(3) Im Oktober 2006 hatte die MA 28 für den von ihr zu planenden Teil der B 225 von der Bitterlichstraße zur Simmeringer Hauptstraße die Straßenplanung **ausgeschrieben**. Die Ausschreibung der in den **Aufgabenbereich** der MA 29-Brückenbau und Grundbau fallenden Kunstbautenplanung (Galerie ab der Bitterlichstraße **im** Bereich des Wohngebiets östlich der Bitterlichstraße, **Unterquerung** der Ostbahn im Bereich des Verschubbahnhofs Kledering auf **Höhe des** Weichselaltwegs) war von ihr zum damaligen Zeitpunkt noch nicht eingeleitet worden (siehe TZ 12).

## UVP-Verfahren

- 6 (1) Für das Projekt der ASFINAG über die ASt Simmering war gemäß § 23a Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000<sup>9</sup> (UVP-G 2000) eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten, teilkonzentrierten Verfahren (§ 24 UVP-G 2000) verpflichtend vorgesehen.<sup>10</sup> Dieses Verfahren war beim BMVIT als zuständige Behörde abzuwickeln. Obwohl für das vereinfachte Verfahren ein Vorverfahren gemäß § 4 UVP-G 2000 nicht erforderlich gewesen wäre, plante die ASFINAG

<sup>9</sup> BGBl. Nr. 697/1993 i.d.g.F.

<sup>10</sup> siehe auch Bericht des RH Reihe Bund 2012/12, S. 11 ff.: Verfahrenskonzentration bei Umweltverträglichkeitsprüfungen auf Ebene des Bundes und der Länder

## UVP-Verfahren

dennoch die Durchführung eines solchen Verfahrens, um die Abstimmung der Vorgehensweise mit der Behörde und den Gutachtern schon frühzeitig sicherzustellen. Dafür war ein Konzept der UVE zu erstellen. Dieses Konzept hatte die ASFINAG im April 2007 bereits fertiggestellt. Die Einreichung beim BMVIT unterblieb jedoch, weil das Projekt zuvor gestoppt wurde (siehe TZ 16).

(2) Für das bei der Stadt Wien parallel laufende Projekt der B 225 war die Durchführung eines vereinfachten, vollkonzentrierten UVP-Verfahrens erforderlich. Behörde war in diesem Fall die MA 22-Umweltschutz. Die Durchführung eines Vorverfahrens war nicht vorgesehen. Grundlage bildete § 3 Abs. 8 UVP-G 2000, wonach der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft durch Verordnung jene Gebiete (Kategorie D, Anhang 2) des jeweiligen Bundeslandes festlegen kann, in denen die Immissionsgrenzwerte des Immissionsschutzgesetzes-Luft<sup>11</sup> wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden. Gemäß der entsprechenden Verordnung aus dem Jahr 2008<sup>12</sup> war für Stickstoffdioxid und Feinstaub (PM10) beinahe das gesamte Stadtgebiet als belastetes Gebiet ausgewiesen. In diesem Fall unterlag bereits der Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 500 m einem UVP-Verfahren.<sup>13</sup> Das Projekt der B 225 wies eine Länge von rd. 2.800 m auf und wäre damit UVP-pflichtig gewesen.

Analog zur ASt Simmering kam es infolge des Projektstopps nicht mehr zur Einleitung dieses UVP-Verfahrens (siehe TZ 16).

(3) Infolge der räumlichen Nähe der beiden Projekte war von vornherein eine enge Abstimmung der technischen Planungen, der Umweltplanungen sowie der UVP zwischen ASFINAG und MA 28 erforderlich. Bis zum Projektstopp fanden einige Abstimmungen zwischen der ASFINAG, der MA 28 sowie der MA 22 und dem BMVIT als die für die UVP-Verfahren zuständigen Behörden statt.

<sup>11</sup> BGBl. I Nr. 115/1997

<sup>12</sup> Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000, BGBl. II Nr. 483/2008

<sup>13</sup> gemäß Anhang 1 zum UVP-G 2000, Spalte 3, Z. 9 lit. h

**A 23 – Anschlussstelle Simmering****Funktion**

- 7 (1) Gemäß dem Technischen Kurzbericht zu dem von der MA 18 heauftragten Vorprojekt 1998 sollte die ASt Simmering und die Weiterführung über die B 225 ab der Bitterlichstraße der Bündelung des Verkehrs auf einer Straße mit entsprechenden Schutzmaßnahmen und der Entlastung der Wohngebiete im Bereich Schemmerlstraße und Simmeringer Hauptstraße dienen.

Nach Übernahme des Projekts ASt Simmering durch die ASFINAG im August 2005 führte sie in der Projektdefinition vom August 2005 als Ziele des Projekts u.a. die Erhöhung der Erreichbarkeit, die Entlastung der bestehenden Anschlussstellen sowie die Entlastung des untergeordneten Netzes an. Gemäß dem Entwurf des von der ASFINAG erstellten Konzepts der UVE sollte die Realisierung der ASt Simmering eine stärkere verkehrliche Vernetzung entlang der A 23 sowie eine bessere Verteilung des wachsenden Verkehrs herbeiführen. Im Wirkungsbereich der ASt Simmering sollte Verkehr aus dem niederrangigen Straßennetz abgezogen und sollten Siedlungsgebiete verkehrlich entlastet werden.

(2) Die ASt Simmering samt Ausbau der B 225 war auch im Masterplan Verkehr Wien 2003<sup>14</sup> als Maßnahme im hochrangigen Straßennetz enthalten. Die Realisierung war für die Periode 2007–2011 vorgesehen. Der Evaluierungs- und Fortschreibungsbericht 2008 zum Masterplan Verkehr 2003 führte zum Kapitel „Hochrangiges Straßennetz“ aus, dass die ASt Simmering und die B 225 zugunsten der ASt Landstraße samt Gürtelausbau zeitlich nach hinten verschoben worden sei.

Im Rahmen der Gebarungsüberprüfung führte die MA 18 ergänzend aus, dass die ASt Simmering samt Weiterführung der B 225 bis zur Simmeringer Hauptstraße die ASt Favoriten mit dem Verteilerkreis am Alten Landgut und die Bitterlichstraße Richtung Simmering entlasten und eine Umfahrung der Schemmerlstraße bieten sollte. Der Öffnung der ASt Simmering lag aber auch die überregionale Funktion zugrunde, die Simmeringer Hauptstraße im dicht verbauten Gebiet von Simmering vom überregionalen Verkehr von und nach Schwechat zu entlasten.

Nach Aussage der MA 18 wird in dem im Jahr 2014 zu erwartenden neuen Stadtentwicklungsplan, der mit dem Masterplan Verkehr zusammengeführt werden soll, das Projekt der ASt Simmering angesichts der Bevölkerungs- und Stadtentwicklung noch weiter enthalten sein.

<sup>14</sup> Der Masterplan Verkehr Wien 2003 ist das langfristige und zukunftsweisende Verkehrskonzept der Stadt Wien und wurde am 4. November 2003 vom Wiener Gemeinderat beschlossen.

**Verkehrswirksamkeit****Verkehrsuntersuchung  
2003**

8 Bereits im Zuge des vereinfachten Einreichprojekts 2003 hatte die MA 46–Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten im Mai 2003 ein Planungsbüro mit der Durchführung einer Verkehrsuntersuchung zwecks Feststellung der Verkehrswirksamkeit, der Ermittlung der verkehrstechnischen Dimensionierung sowie als Grundlage für die Umweltuntersuchungen (Lärm und Luftschadstoffe) beauftragt. Der Planer untersuchte verschiedene Planfälle<sup>15</sup>.

Die Untersuchung gelangte zu dem Ergebnis, dass es im Vergleich zur Unterlassung des Ausbaus der ASt Simmering und der B 225 bei Realisierung der ASt Simmering ohne Realisierung der B 225 zu erheblichen Entlastungen der Bitterlichstraße und bei gleichzeitiger Realisierung der B 225 zusätzlich auch zu einer wesentlichen Entlastung der Schemmerlstraße kommen würde. Diese Entlastungen würden durch Verlagerung auf die neuen Straßenabschnitte möglich werden. Da diese ohnehin mit Umweltschutzmaßnahmen versehen werden würden, wäre der Ausbau zu empfehlen.

**Verkehrsuntersuchung  
2006**

9.1 Entsprechend der Vereinbarung zwischen der ASFINAG und der MA 28 vom Juli 2006, die Verkehrsuntersuchung für das Einreichprojekt 2007 gemeinsam zu beauftragen, wurde ein weiteres Planungsbüro im November 2006 mit der Durchführung dieses Auftrags betraut. Diese Verkehrsuntersuchung sollte dazu dienen, ein einheitliches Verkehrsmodell für den motorisierten Straßenverkehr zu erstellen, die Analyse-daten der Verkehrsuntersuchung 2003 zu aktualisieren und das verkehrliche Mengengerüst für die Lärm- und Umweltgutachter aufzubereiten. Prognosehorizont war wie bereits bei der Verkehrsuntersuchung 2003 das Jahr 2020. Es wurden verschiedene Planfälle untersucht<sup>16</sup>. Erste Ergebnisse wurden dem Kernteam bereits im November 2006 präsentiert, der Endbericht lag im Mai 2007 vor. Die Untersuchung gelangte im Wesentlichen zu der Erkenntnis, dass die Wirksamkeit der ASt Sim-

<sup>15</sup> Planfall 0/2006 (Prognosehorizont 2006 mit Berücksichtigung der 2006 fertiggestellten S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, kein Ausbau der ASt Simmering und der B 225);  
Planfall 0/2020 (Prognosehorizont 2020 mit Berücksichtigung der S 1);  
Planfall 1/2020 (Ausbau ASt Simmering bis Bitterlichstraße, B 225 im Bestand);  
Planfall 2/2020 (Ausbau ASt Simmering bis Bitterlichstraße, B 225 neu über Weichseltalweg his Simmeringer Hauptstraße).

<sup>16</sup> Bestand 2006  
Planfall 0/2020 (kein Ausbau der ASt Simmering und der B 225);  
Planfall 1/2020 (Realisierung der ASt Simmering und der B 225);  
Planfall 2/2020 (Realisierung der ASt Simmering, keine Realisierung der B 225);  
Planfall 3/2020 (Realisierung der B 225, keine Realisierung der ASt Simmering).

mering jedenfalls gegeben sei (rd. 33.000 Kfz täglich). Insbesondere in der Bitterlichstraße würde es zu erheblichen Mehrbelastungen<sup>17</sup> kommen. Auf den beiden Auffahrten auf die A 23 müsste in den Verflechtungsbereichen mit Überlastungserscheinungen gerechnet werden. Hingegen wäre auf der Schemmerlstraße eine wesentliche Entlastung zu erwarten.

Die Analysen dieser Ergebnisse kamen zu dem Schluss, dass in allen Planfällen im untergeordneten Netz nur geringe Entlastungen zu erzielen seien und es sogar – z.B. in der Bitterlichstraße – zu Zusatzbelastungen kommen würde. Auch auf der A 23 müsste nördlich der ASt Simmering mit wesentlich mehr Kfz gerechnet werden. Der Lenkungsausschuss der ASFINAG resümierte im Jänner 2007, dass die ermittelten Verkehrszahlen die Begründung des Projekts nicht erleichtern würden.

- 9.2 Der RH stellte fest, dass die beiden Verkehrsuntersuchungen, die innerhalb von nur drei Jahren durchgeführt wurden, zu unterschiedlichen Ergebnissen gelangten. Insbesondere bemerkenswert war, dass die Untersuchung 2003 bei der Verkehrsstärke eine Entlastung der Bitterlichstraße prognostizierte und eine Empfehlung zum Ausbau der ASt Simmering aussprach, die Untersuchung 2006 jedoch zum gegenteiligen Ergebnis gelangte.

#### Ausbaumaßnahmen

- 10.1 (1) Noch vor der Übernahme des Projekts ASt Simmering durch die ASFINAG im August 2005 wurde über Auftrag der MA 29 auf der A 23 zwischen der ASt Landstraßer Gürtel und dem Absbergtunnel mit der Erneuerung der Randstreifen und der Errichtung von Lärmschutzwänden begonnen. Diese Arbeiten fanden im Zeitraum von März 2005 bis September 2006 statt und verursachten Kosten von insgesamt rd. 16 Mio. EUR. Von diesen Baumaßnahmen waren auch Teile der Auf- und Abfahrtsrampen der ASt Simmering, die sich in diesem Bereich befand, betroffen. Auf der Abfahrtsrampe von Süden kommend und auf der Auffahrtsrampe Richtung Süden errichtete die MA 29 Lärmschutzwände mit rd. 130 m bzw. 100 m Länge und Höhen von bis zu 8,0 m bzw. 5,5 m. Überlappungen von rd. 60 m bzw. 40 m waren erforderlich, um technisch den Lärmschutz im Bereich der vorhandenen Öffnungen der Rampen zu gewährleisten. Die Kosten dafür beliefen sich auf rd. 806.000 EUR.

- (2) Die Baumaßnahmen auf der von Norden kommenden Abfahrtsrampe (Rampe 100) betrafen das Brückentragwerk und den anschlie-

<sup>17</sup> Planfälle 1 bis 3 gegenüber dem Planfall 0

## Ausbaumaßnahmen

Benden Erdbaubereich. Auf dem Brückentragwerk wurden auf einer Länge von rd. 100 m der Randstreifen erneuert sowie eine Leitwand und eine rd. 5 m hohe Lärmschutzwand errichtet. Die Kosten betragen rd. 982.000 EUR. Für die Zeit der Baumaßnahmen auf der Hauptfahrbahn der A 23 nutzte die MA 29 die Rampe 100 Richtung Süden als provisorische Fahrbahn und verlängerte sie über den Erdbaubereich hinaus bis auf die Hauptfahrbahn der A 23, um die Anzahl der Fahrstreifen aufrecht zu erhalten und gleichzeitig genügend Platz für die Bauarbeiten auf der Hauptfahrbahn zur Verfügung zu haben. Die Errichtung der Lärmschutzwand auf dem Brückentragwerk der Rampe 100 begründete die MA 29 neben dem Lärmschutz für eine angrenzende Kleingartenanlage auch mit der Verwendung bei einer möglichen Inbetriebnahme der ASt Simmering. Nach Fertigstellung der Hauptbaumaßnahmen auf der A 23 verlängerte die MA 29 die Lärmschutzwand (Höhe bis zu 5,5 m) im Erdbaubereich der Rampe 100 um weitere rd. 100 m bis zur Unterführung unter der Hauptfahrbahn, um die Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich abzuschließen. Die Kosten betragen rd. 260.000 EUR. Diese Maßnahme war für den Lärmschutz Simmering nicht erforderlich.

- 10.2 Der RH beurteilte die Überlappungen der Lärmschutzwände auf den Rampen von Süden kommend und Richtung Süden als erforderlich, weil erst dadurch der Lärmschutz gewährleistet war. Er kritisierte aber die nicht erforderliche Verlängerung der Lärmschutzwand im Erdbaubereich der Rampe 100. Die angeführten Kosten von rd. 260.000 EUR waren als verlorener Aufwand zu werten. Der RH empfahl der Stadt Wien, Baumaßnahmen erst dann umzusetzen, wenn deren Nutzen gegeben ist.
- 10.3 *Laut Stellungnahme der Stadt Wien stelle sie stets den direkten Nutzen aller tatsächlich getätigten Baumaßnahmen in den Vordergrund ihrer Überlegungen. Im Sinne einer möglichen Chancennutzung treffe die Stadt Wien nach sorgfältiger Abwägung im Einzelfall und unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte auch bauliche Vorsorge für mögliche zukünftige Entwicklungen. Diese Überlegungen werde die Stadt Wien in Zukunft noch vertiefen.*
- 10.4 Der RH war der Ansicht, dass im konkreten Fall die Verlängerung der Lärmschutzwand nicht erforderlich gewesen wäre. Die Umsetzung dieser Baumaßnahme wäre im Zuge der allfälligen Errichtung der ASt Simmering ohne Beeinträchtigungen möglich gewesen.



## A 23 – Anschlussstelle Simmering

### Fortsetzung der Planung

ASt Simmering bis  
Bitterlichstraße

**11.1** Die Zuständigkeit für Planung, Finanzierung und Errichtung der ASt Simmering von der A 23 bis zur Bitterlichstraße oblag der ASFINAG, die das Projekt im August 2005 von der MA 28 übernommen hatte. Die Gesamtlänge betrug rd. 1 km. Die ASFINAG vergab im Mai 2006 die Aufträge für die Projektsteuerung und die Koordination Raum & Umwelt zwecks Aufbau eines Planungsteams für die Erstellung des Einreichprojekts sowie gemeinsam mit der MA 28 die Detaillärmschutzuntersuchung<sup>18</sup>, die Verkehrsplanung<sup>19</sup> und das Fachgutachten Luft und Klima<sup>20</sup>.

Folgende Maßnahmen waren geplant:

#### Rampen

Für die beiden Auffahrten auf die A 23 (Rampen 400 und 500) mit Längen von rd. 200 m bzw. 300 m, sah die ASFINAG u.a. vor, die Randstreifen, den Fahrbahnbelag und den Lärmschutz zu erneuern. Zusätzlich sollte auf der Abfahrt von Süden kommend (Rampe 200) die vorhandene Stützmauer vollständig erneuert werden. Das Tragwerk der Rampe 100 bedurfte keiner Instandsetzung, da es im Rahmen der Baumaßnahme Randstreifenerneuerung und Lärmschutz Simmering 2005/2006 bereits saniert worden war. Aufgrund der noch fehlenden Untersuchungen bezüglich der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen und Berechnungsparameter stand der tatsächliche Erneuerungsbedarf der Rampen zum Zeitpunkt des Projektstopps noch nicht fest.

#### Zubringer B 225

Den Querschnitt für den Zubringer zur Bitterlichstraße legte die ASFINAG mit 2 x 2 Streifen und einer Breite von jeweils 3,25 m fest. Da zum damaligen Zeitpunkt u.a. die Fachbereiche Luftschadstoffe und Lärm noch nicht mit den Behörden abgestimmt waren, konnte die endgültige Art der Ausführung noch nicht festgelegt werden. Daher mussten mehrere Varianten in Betracht gezogen werden:

- Halbeinhausung, Länge rd. 300 m
- Halbeinhausung, Länge rd. 600 m

<sup>18</sup> Die Abrechnungssumme betrug 22.672 EUR.

<sup>19</sup> Die Abrechnungssumme betrug 71.550 EUR.

<sup>20</sup> Die Abrechnungssumme betrug 16.815 EUR.

## Fortsetzung der Planung

## - Volleinhausung

Entsprechend der damaligen Ansicht der Planer und Fachgutachter projektierte die ASFINAG eine zur bestehenden Bebauung geschlossene und zur Eisenbahnstrecke als Galerie teilweise offene Halbeinhausung mit einer Länge von rd. 300 m. Die bestehende Straße „An der Ostbahn“ sollte in einer Variante auf der Halbeinhausung geführt, in der Folge auf einer Länge von rd. 530 m umgelegt und an die Bitterlichstraße angebunden werden. Weiters musste eine bestehende Fußgängerüberführung verlängert werden.

## Schnittstelle ASt Simmering – B 225

Auch die Art der Anbindung der ASt Simmering an die B 225 (Kreisverkehrs- oder Ampelanlage) war zum damaligen Zeitpunkt noch nicht entschieden. Die Anbindung an die Bitterlichstraße, die grundsätzlich in die Zuständigkeit der MA 28 fiel, war als Kreisverkehrsanlage geplant. Für die weitere Bearbeitung im Zuge des Einreichprojekts legte die ASFINAG diese Anbindung jedoch als T-Kreuzung fest, um das Bauvorhaben als eigenständiges Projekt bei der Behörde einreichen zu können. Die Straße „An der Ostbahn“ plante die ASFINAG mittels T-Kreuzung und Ampelanlage an die Bitterlichstraße anzubinden.

11.2 Der RH beurteilte die gemeinsame Beauftragung der erwähnten drei Gutachten als zweckmäßig.

B 225 Wienerberg  
Straße von Bitterlich-  
straße bis Simmeringer  
Hauptstraße

12.1 Die Planung, Finanzierung und Errichtung der B 225 Wienerberg Straße, der Verbindung von der Bitterlichstraße bis zur Simmeringer Hauptstraße, fiel in die Zuständigkeit der MA 28. Grundlage des Einreichprojekts 2007 war das Vorprojekt 1998 samt den Ergänzungen 2000 und 2002. Bereits diese Projekte enthielten:

- eine T-Kreuzung mit Ampelanlage als Projektübergang von der ASt Simmering zur B 225;
- eine Kreisverkehrsanlage als Anbindung an die Bitterlichstraße;
- die niveaufreie Querung der Bitterlichstraße durch Herstellung einer Unterführung;
- eine anschließende rd. 600 m lange Galerie als Lärmschutz für ein angrenzendes Wohngebiet;

- die Unterfahrung der Bahngleise im Bereich der Gleisanlage Kledering und
- die Anbindung über den Weichseltalweg an die Simmeringer Hauptstraße.

Zur detaillierten Untersuchung der rd. 150 m langen Unterfahrung der Gleisanlage Kledering hatte die MA 28 wegen der technisch schwierigen Ausführung die MA 29 mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie beauftragt.

Der Spielraum der Trassenauswahl war aufgrund der örtlichen Gegebenheiten begrenzt. Das größte Einsparungspotenzial sah die MA 28 in der Anbindung der ASt Simmering an die B 225 im Bereich der Löwy Grube<sup>21</sup>-Bitterlichstraße. Die MA 28 erwog dort anstelle einer Ampelanlage die Ausführung einer Kreisverkehrsanlage mit baulich getrennten Fahrspuren, die ein direktes Durchfahren zur Bitterlichstraße ermöglichen sollten. Allerdings hätte der höhere Platzbedarf für die zusätzlichen Fahrspuren höhere Kosten zur Folge. Detaillierte Untersuchungen für die Art der Ausführung (Ampelanlage oder Kreisverkehrsanlage) standen noch aus.

Die anschließende Galerie war laut den vorläufigen Untersuchungen der Lärm- und der Luftschadstoffsituation nicht erforderlich. Die tatsächliche Ausführung der Lärmschutzmaßnahmen war jedoch vom Ausgang des UVP-Verfahrens abhängig und konnte noch nicht endgültig projektiert werden. Die Unterfahrung der Gleisanlage Kledering als zentrales Bauwerk sollte gemäß der Machbarkeitsstudie mittels der Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode (NÖT) als sicherste und kostengünstigste Variante hergestellt werden.

**12.2** Der RH stellte fest, dass der Großteil der Planungen bereits aus dem Vorprojekt 1998 einschließlich den Ergänzungen stammte und tiefgehende Untersuchungen sowie das UVP-Verfahren noch ausständig waren, weshalb Baumaßnahmen noch nicht detailliert projektiert werden konnten. Die Vorgangsweise, die Gleisanlage Kledering einer Machbarkeitsstudie zu unterziehen, beurteilte der RH als nachvollziehbar, weil es sich dabei um ein technisch schwieriges Bauvorhaben handelte und damit die technische und wirtschaftliche Machbarkeit und Sinnhaftigkeit geprüft werden sollte.

<sup>21</sup> Die Löwy Grube ist eine gesicherte Altlast und beinhaltet Aushubmaterial, Bauschutt und Hausmüll.

## Kosten und Finanzierung

**Kostenschätzung** 13.1 (1) Grundlage der Kostenschätzung bildete die Grobkostenschätzung im Vereinfachten Einreichprojekt 2003, die bei rd. 37 Mio. EUR lag. Zu Beginn der Projektierungsarbeiten für das Einreichprojekt 2007 ging die ASFINAG lt. einem Besprechungsprotokoll vom Mai 2006 bereits von Gesamtkosten von rd. 61 Mio. EUR aus. Nach dem Projektstopp im April 2007 erstellte die ASFINAG auf Basis einer Grobkostenschätzung des Konsulenten für Technische Straßenplanung und Kunstbautenplanung eine Kostenschätzung in Höhe von rd. 62 Mio. EUR. Als Baubeginn war das Jahr 2015 vorgesehen.

**Tabelle 2: Kostenschätzung Teil A 23 bis Bitterlichstraße, Variante Halbeinhausung 300 m, Einreichprojekt 2007**

Baumaßnahmen/Zuschläge	Kosten	Gesamtkosten netto
	in Mio. EUR	
Fahrbahn freie Strecke	3,21	
Kunstbauten	6,92	
Lärmschutz	0,91	
Deponiesicherung Löwy Grube-Bitterlichstraße	2,79	
Oberflächengestaltung	0,78	
Baustellengemeinkosten (10 % von 14,60 Mio. EUR)	1,46	
<b>Summe Baukosten</b>		<b>16,07</b>
Unvorhergesehenes (20 % der Baukosten)	3,21	
Zuschlag Halbeinhausung 600 m (15 % der Baukosten)	2,48	
Zuschlag Deponierung (6 % der Baukosten)	0,89	
Zuschlag Volleinhausung (100 % der Baukosten)	16,00	
Zuschlag Lüftung Volleinhausung (8 % der Baukosten)	1,37	
Zuschlag Lärmschutz (15 % der Baukosten)	2,44	
Zuschlag bestehende Rampen (7 % der Baukosten)	1,07	
Unvorhergesehenes und Zuschläge		27,46
Projektierung (6 % der Gesamtkosten)	3,72	
Projektmanagement (7 % der Gesamtkosten)	4,34	
Projektierung und Projektmanagement		8,06
Vorausvalorisierung <sup>1</sup>		6,01
Grundeinlöse: inkl. 20 % Unvorhergesehenes		4,32
<b>Gesamtkosten</b>		<b>61,92</b>

<sup>1</sup> Preisbasis 2007; Vorausvalorisierung: 2015: 16 %; 2016: 18 %; 2017: 0 %

Quelle: ASFINAG, Darstellung RH

(2) Der Kostenschätzung lagen bereits Massenermittlungen und Kostenkennwerte zugrunde. Aufgrund der frühen Projektphase und der Unsicherheiten infolge des noch fehlenden UVP-Verfahrens sah die ASFINAG eine Reihe von **Risikoaufschlägen** vor, berücksichtigte jedoch keine Eintrittswahrscheinlichkeiten. Die Risikoaufschläge fanden daher ohne Abminderung Eingang in die Gesamtkostenschätzung und betragen 50 %<sup>22</sup> der Gesamtkosten.

Im Gegensatz zum Zuschlag für die Variante der Halbeinhausung mit 600 m, der ebenfalls eine Massenermittlung und Kostenkennwerte zu Grunde lagen, legte die ASFINAG dem Zuschlag für die Volleinhausung Erfahrungswerte von vergleichbaren Projekten zugrunde. Für Unvorhergesehenes berücksichtigte sie 20 % der Baukosten der Variante der Halbeinhausung mit rd. 300 m.

(3) Die Projektierungs- und Projektmanagementkosten errechnete die ASFINAG mit 6 % bzw. mit 7 % der Gesamtkosten. Diese beinhalten u.a. auch die Kosten der Grundeinlösen, die allerdings in keinem Zusammenhang mit Projektierungs- oder Projektmanagementkosten standen.

(4) Für das Jahr 2017 berücksichtigte die ASFINAG keine Vorausvalorisierung, obwohl in diesem Jahr rd. 20 % der Bauleistung vorgeesehen waren.

(5) Die ASFINAG verwendete in ihrer Kostenschätzung verschiedene Kostenbegriffe wie Herstellkosten, Baukosten und Errichtungskosten. Diese stimmten weder mit den Definitionen der ÖNORM B 1801-1 „Kosten im Hoch- und Tiefbau“ noch mit jenen der Richtlinie der Österreichischen Gesellschaft für Geomechanik (ÖGG) „Kostenermittlung für Projekte der Verkehrsinfrastruktur“ überein und waren daher missverständlich.

(6) Seit dem Jahr 2009 bzw. 2011 waren die internen Richtlinien „Projektkosten- und Terminplanung“ sowie „Projektrisikomanagement“ anzuwenden, die die Zusammensetzung von Kostenschätzungen und die Behandlung von Risiken vorgaben. Damit sollten künftige Unklarheiten und Mängel, wie vom RH aufgezeigt, vermieden werden.

13.2 (1) Der RH beurteilte die Ermittlung der Risiken zwar als positiv, bewertete aber die Risikoaufschläge mit rd. 50 % der Gesamtkosten als

<sup>22</sup> Kostenschätzung ohne Risikoaufschläge: 30,17 Mio. EUR (Grundeinlöse inkl. 20 % Unvorhergesehenes 4,32 Mio. EUR, Baukosten inkl. 20 % Unvorhergesehenes sowie Vorausvalorisierung 21,93 Mio. EUR, Projektierungskosten 1,81 Mio. EUR, Projektmanagementkosten 2,11 Mio. EUR)

## Kosten und Finanzierung

überaus hoch. Er empfahl der ASFINAG, bereits in der Phase des Einreichprojekts Eintrittswahrscheinlichkeiten und die daraus folgenden Abminderungen zu berücksichtigen. Der RH begrüßte die zwischenzeitige Einführung der internen Richtlinien für Kostenplanungen und Risikomanagement.

(2) Weiters kritisierte der RH die Ermittlung der Projektierungs- und Projektmanagementkosten in Prozent der Gesamtkosten, in denen auch die von den Projektierungs- und Projektmanagementkosten unabhängigen Kosten der Grundeinlöse enthalten waren. Er empfahl der ASFINAG, die Kosten der Grundeinlöse und den darauf entfallenden Anteil für Unvorhergesehenes von den Baukosten und den Projektierungs- und Projektmanagementkosten getrennt zu behandeln.

(3) Weiters wies der RH kritisch darauf hin, dass die ASFINAG für das Jahr 2017, im Gegensatz zu den vorangegangenen Jahren, trotz geplanter Bauleistung von rd. 20 %, keine Vorausvalorisierung berücksichtigt hatte.

(4) Der RH kritisierte ferner die Verwendung unterschiedlicher Kostenbegriffe und empfahl der ASFINAG, auf die einheitliche Verwendung dieser Begriffe nach den vorhandenen Richtlinien zu achten.

- 13.3 (1) *Laut Stellungnahme der ASFINAG sei ein Risikomanagementsystem zur detaillierten Bewertung der zu erwartenden Projektrisiken im Jahr 2006 erst in Entwicklung gewesen und habe daher für das Projekt ASt Simmering noch nicht eingesetzt werden können. Eine vereinfachte Risikobetrachtung sei jedoch durchgeführt worden, in der die zu erwartenden Risiken auf Basis des aktuellen Projektstands ermittelt und kostenmäßig bewertet worden seien. Da bei den ermittelten Hauptrisiken – Verlängerung der Halbeinhausung auf 600 m und Altlast Löwy Grube – mit einer hohen Eintrittswahrscheinlichkeit zu rechnen gewesen sei, seien diese den Projektkosten aus den vorangegangenen Untersuchungen zur ASt Simmering aufgeschlagen worden. Eine detailliertere Bewertung wäre auf Grundlage der noch durchzuführenden Detaillärmuntersuchung und der Modellierung der Luftschadstoffe erfolgt. Ein Baugrunderkundungsprogramm zur Verifizierung des Risikos der Altlast Löwy Grube sei ebenfalls in Vorbereitung gewesen, aufgrund des Projektstopps jedoch nicht mehr durchgeführt worden.*

*Die ASFINAG verwies auf die Richtlinie „Projektrisikomanagement“ und den Prozess „Projektrisikomanagement durchführen“, wodurch für Projekte mit Gesamtkosten von über 15 Mio. EUR ab der Phase des Einreichprojekts eine detaillierte Risikobewertung verbindlich gemacht worden sei. Auf Basis einer Checkliste würden Risiken und Chancen*

*in regelmäßigen Abständen identifiziert und hinsichtlich ihrer Relevanz mit Auswirkung und Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet. Für die aktive Steuerung der Risiken und Chancen würden Maßnahmen formuliert und umgesetzt. Überdies werde das IT-Tool laufend verbessert.*

*(2) Zur Einbeziehung der Kosten der Grundeinlöse bei der Ermittlung der Projektierungs- und Projektmanagementkosten führte die ASFINAG in ihrer Stellungnahme aus, dass eine konzernweite Kostenplanungsrichtlinie mit einheitlichen Begrifflichkeiten im Jahr 2006 in Entwicklung gewesen sei, für das Projekt ASt Simmering aber noch nicht habe angewendet werden können. Nach der nunmehr geltenden Richtlinie „Projektkosten und Terminplanung“ habe die Kostenplanung kostenartenorientiert und insbesondere nach den Gruppen Bau, Grundeinlöse, Projektierung, Projektmanagement, Gleitung und Unvorhergesehenes zu erfolgen. Der Risikowert sei für die angeführten Gruppen ab der Phase des Einreichprojekts getrennt zu ermitteln.*

*(3) Zur fehlenden Vorausvalorisierung für das Jahr 2017 teilte die ASFINAG mit, dass im Bauprogramm – Basisplan 2008 der Baubeginn für die ASt Simmering mit einem Baubeginn 2015 enthalten sei. Jahresscheiben stelle sie einzeln nur bis zum Planungshorizont des Bauprogramms dar, die Jahresscheiben für die darüber hinausgehenden Jahre bilde sie aufsummiert ab (2015 und folgende). Der Planung liege jedoch immer eine jahresscharfe Kostenplanung zugrunde, die eine Vorausvalorisierung für sämtliche Jahre beinhalte.*

*(4) Hinsichtlich der Verwendung verschiedener Kostenbegriffe verwies die ASFINAG auch in diesem Fall auf die im Jahr 2006 noch nicht vorgelegene konzernweite Kostenplanungsrichtlinie mit einheitlichen Begrifflichkeiten. Mit dem „Leitfaden Kostenmanagement“ sei nun eine wesentliche Grundlage für eine Vereinheitlichung der Begrifflichkeiten geschaffen worden.*

13.4 Der RH wies nochmals darauf hin, dass in der ihm vorliegenden detaillierten Kostenplanung der ASt Simmering zwar für die Errichtungskosten in den Jahren 2015 und 2016 eine Vorausvalorisierung berücksichtigt worden war, nicht jedoch für das Jahr 2017.

Kostenschätzung der Stadt Wien für die B 225

14.1 Grundlage der Kostenschätzung für das Einreichprojekt 2007 zum Zeitpunkt des Projektstopps bildete die Kostenschätzung des Vorprojekts 1998 mit rd. 29 Mio. EUR. Unter Berücksichtigung der als Kostenfaktoren bezeichneten Risiken Deponierung, Grundeinlöse, Unterfahrung Gleisanlage Kledering sowie Valorisierung ging die MA 28 von geschätzten Gesamtkosten von rd. 50 Mio. EUR aus. Diese Zuschläge

## Kosten und Finanzierung

basierten auf Annahmen der MA 28 und wurden ohne gesonderte Bewertung als Pauschalbetrag in Höhe von rd. 21 Mio. EUR ausgewiesen. Lediglich die Kosten der Unterfahrung der Gleisanlage Kledering ermittelte die MA 29 im Rahmen der von der MA 28 beauftragten Machbarkeitsstudie mit rd. 4,5 Mio. EUR.

**Tabelle 3: Kostenschätzung B 225 Bitterlichstraße bis Simmeringer Hauptstraße, Vorprojekt 1998 inklusive der Kostenfaktoren des Einreichprojekts 2007**

	Kosten netto in Mio. EUR
Liegenschaftserwerb	2,18
Leitungsverlegung	0,73
Brückenbau	14,17
Straßenbau	4,36
Straßenausrüstung	2,91
Grünverbau	1,09
Unvorhergesehenes	3,63
Gesamtkosten Vorprojekt 1998	29,07
Kostenfaktoren Einreichprojekt 2007 <sup>1</sup>	20,93
<b>Gesamtkosten Einreichprojekt 2007</b>	<b>50,00</b>

<sup>1</sup> Kosten Deponierung, Grundeinlöse, Bahnunterfahrung Gleisanlage Kledering, Valorisierung

Quelle: MA 28, Darstellung RH

14.2 Der RH stellte fest, dass die MA 28 zu der auf dem Vorprojekt 1998 basierenden Kostenschätzung bis zum Zeitpunkt des Projektstopps – mit Ausnahme der Machbarkeitsstudie zur Unterfahrung Gleisanlage Kledering – keine weiteren detaillierten Untersuchungen und Berechnungen vorgenommen hatte. Er vermerkte die Hinzurechnung eines Pauschalbetrags in Höhe von 21 Mio. EUR kritisch und empfahl der Stadt Wien, bereits in frühen Projektphasen Risiken getrennt zu bewerten, Eintrittswahrscheinlichkeiten festzulegen und in den Kostenschätzungen zu berücksichtigen.

14.3 *Laut Stellungnahme der Stadt Wien seien in den letzten Jahren in der MA 28 weitere Instrumente entwickelt worden, die aufbauend auf der Dienstanweisung für die projektorientierte Abwicklung von Baumaßnahmen die Projektabwicklung optimieren sollen. Darüber hinaus sei der Aufbau von Kostenschätzungen vereinheitlicht worden, wodurch*

*eine durchgängige Kostenverfolgung gewährleistet sei. Vorrangig werde größeres Augenmerk auf das Baugrundrisiko gelegt, das erfahrungsgemäß großen Einfluss auf die Kosten eines Straßenbauprojekts haben könne.*

## Ist-Kosten

15 (1) Die im Zuge der Errichtung der A 23 angefallenen Kosten der Rampen des Knotens Simmering konnten infolge des mittlerweile verstrichenen Zeitraums von rd. 35 Jahren nicht mehr ermittelt werden. Mit Ausnahme der Randstreifenerneuerung und der Lärmschutzmaßnahmen in den Jahren 2005 und 2006 (982.000 EUR und 260.000 EUR, siehe TZ 10) waren zumindest seit 1998 keine Instandsetzungsarbeiten an den bestehenden Rampen erforderlich gewesen.

(2) Die ASFINAG wendete zwischen 2006 und 2008 für den Abschnitt A 23 bis Bitterlichstraße rd. 373.000 EUR für Projektierung (inklusive sämtlicher Kosten der mit der Stadt Wien gemeinsam beauftragten Leistungen) und Projektsteuerung sowie für interne Leistungen (z.B. Projektmanagement) auf. Das entsprach rd. 5 % der dafür in der Kostenschätzung veranschlagten rd. 8,06 Mio. EUR. Die größten Anteile entfielen auf Koordination Raum und Umwelt, Projektsteuerung, Verkehrsplanung, Technische Straßen- und Kunstbautenplanung sowie Projektmanagement. Rund 50 % der beauftragten Konsulentenleistungen nahm die ASFINAG bis zum Projektstopp in Anspruch. Bauleistungen waren noch nicht beauftragt worden.

(3) Die MA 28 wendete für Konsulenten- und Eigenleistungen für das Einreichprojekt 2007 rd. 200.000 EUR auf, wobei die **größten** Kostenanteile auf die Verkehrsplanung und auf die **Machbarkeitsstudie** der Unterführung der Gleisanlage Kledering entfielen. Die MA 28 nahm ebenfalls rd. 50 % der beauftragten Leistungen in Anspruch.

Insgesamt fielen bei der ASFINAG und der Stadt Wien für das Einreichprojekt 2007 für die ASt Simmering und die B 225 Ist-Kosten von rd. 573.000 EUR an, was rd. 0,5 % der Gesamtkostenschätzung von rd. 112 Mio. EUR entsprach.

**Projektstopp**

**16.1** (1) Aufgrund des Regierungsprogramms 2007–2010, das eine Prioritätensetzung nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten und auf Basis der bestehenden Investitionspläne eine Einsparung von mindestens 10 % forderte, nahm die ASFINAG im Frühjahr 2007 eine Prioritätenreihung ihres Ausbauprogramms vor, was dazu führte, dass das BMVIT das Projekt ASt Simmering im März 2007 mit dem Realisierungshorizont (Baubeginn) 2015 reihte. Dies bedeutete eine Verschiebung um fünf Jahre gegenüber dem bisherigen Realisierungszeitpunkt ab 2010.

Der Lenkungsausschuss der ASFINAG vom 16. April 2007 beschloss daraufhin, sämtliche Planungen zu stoppen und die bisher erteilten Aufträge zu kündigen. In der Folge wurde auch das damals schon fertiggestellte Konzept der UVE zur Durchführung des UVP-Vorverfahrens nicht mehr beim BMVIT eingereicht und die Erkundungsbohrungen nicht mehr vergeben. Gleichzeitig wurde festgelegt, eine sogenannte „Themenmappe“ zu erstellen, in der als Grundlage für allfällige weitere Planungen zu einem späteren Zeitpunkt alle im Rahmen der bisherigen Planungen erstellten Unterlagen sowie die Bestandserhebungen der Umweltplaner zusammengefasst werden. Diese Ausarbeitung lag im Mai 2007 vor.

(2) Für die Planung der B 225 durch die Stadt Wien hatte zum Zeitpunkt des Projektstopps die MA 29 die Machbarkeitsstudie zur Querung der Bahntrasse fertiggestellt und die MA 28 Aufträge für die Straßendetailplanungen, die Koordination Raum und Umwelt für die UVP sowie die erforderlichen Fachgutachten vergeben. Sie befanden sich teilweise im Anfangsstadium (Detailstraßenplanung) bzw. waren sie teilweise bereits fertiggestellt (Verkehr).

(3) Weitere Gründe für den Projektstopp waren die eher geringe verkehrliche Wirksamkeit, die hohen Schätzkosten von rd. 62 Mio. EUR sowie Vereinbarungen auf politischer Ebene zugunsten des Ausbaus der ASt Landstraßer Gürtel, dem die Stadt Wien zum damaligen Zeitpunkt eine wesentlich höhere Priorität einräumte. Diese ASt stieß zunehmend an die Grenzen ihrer verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit, weil sich in ihrer näheren Umgebung verschiedene städtebauliche Projekte (z.B. Eurogate, Hauptbahnhof Wien) entwickelten. Dieser Zusammenhang zwischen Projektstopp und Ausbau der ASt Landstraßer Gürtel war nicht schriftlich dokumentiert.

**16.2** Der RH erachtete die rasche Entscheidung für den Abbruch des Projekts als nachvollziehbar, konnten damit doch die bis dahin entstandenen Planungskosten in der Höhe von 573.000 EUR gering gehalten werden. Er kritisierte jedoch, dass der Zusammenhang dieser grundlegenden Entscheidung mit dem Ausbau der ASt Landstraßer Gürtel den

sonst umfangreichen **Unterlagen** nicht zu entnehmen war und empfahl der ASFINAG **und der Stadt Wien**, in Hinkunft auch solche wichtigen **Entscheidungsgrundlagen** entsprechend zu dokumentieren.

16.3 (1) Die ASFINAG stimmte der Empfehlung des RH zu und führte ergänzend aus, dass im Zuge der Planungen für die ASt Landstraßer Gürtel mit einer Variantenuntersuchung auch die Eignung der ASt Simmering als Alternative zum Umbau der ASt Landstraßer Gürtel geprüft worden sei. Mit den untersuchten Varianten der ASt Simmering würden die erforderlichen verkehrlichen Wirkungen jedoch nicht zu erzielen sein.

(2) Laut Stellungnahme der Stadt Wien werde sie zukünftig in der Projektabwicklung größeres Augenmerk auf die Dokumentation solcher grundlegender Entscheidungen legen.

### Bauprogramme

17 (1) Das Projekt ASt Simmering war im Bauprogramm 2007 der ASFINAG mit der Bauphase 2010 bis 2011 und Verkehrsfreigabe Anfang 2012 enthalten. Das Bauprogramm 2008 wies das Projekt wie vorgesehen mit Baubeginn 2015 aus. Im Bauprogramm 2009–2014 schien das Projekt noch mit voraussichtlichem Baubeginn 2015 und dem Vermerk, dass derzeit keine Projektierungsarbeiten erfolgen würden, auf. In den Bauprogrammen 2011–2016 und 2012–2017 war das Projekt nicht mehr enthalten. Hingegen bildete das Projekt ASt Landstraßer Gürtel ab dem Jahr 2009 einen Teil des Bauprogramms der ASFINAG.

(2) Auch im Bauprogramm der Stadt Wien war die Realisierung des Ausbaus der B 225 nicht vorgesehen. Eine Weiterführung des Projekts würde nur gemeinsam mit der ASFINAG und der Umsetzung des Zubringers von der A 23 bis zur Bitterlichstraße erfolgen.

### Ausblick

18.1 Auch wenn die ASt Simmering und die B 225 weder in den Bauprogrammen der ASFINAG noch der Stadt Wien enthalten sind und derzeit nichts auf eine Reaktivierung hindeutet, beabsichtigte die Stadt Wien, das Projekt im kommenden Stadtentwicklungsplan 2014 weiter aufrecht zu halten. Die Stadt- und Bevölkerungsentwicklung in diesem Bereich der Bundeshauptstadt, vor allem in den Bezirken 10 (Favoriten) und 11 (Simmering), könnte neue Überlegungen zweckmäßig erscheinen lassen.

Sollten die Planungen wieder aufgenommen werden, wäre mit folgenden geänderten Rahmenbedingungen zu rechnen:

## Ausblick

- die Verkehrsuntersuchung wäre zu aktualisieren, weil ein anderer Prognosehorizont angenommen werden muss (z.B. geplanter Baubeginn 2020 – Prognosehorizont zumindest 2030);
- die dann voraussichtlich höhere Verkehrsbelastung hat Auswirkungen auf die Lärmschutzmaßnahmen (Ausstattung von wesentlich mehr Objekten mit passivem Lärmschutz);
- die in den Jahren 2005/2006 vorgenommenen Lärmschutzmaßnahmen an der A 23 können wegen der mittlerweile verstrichenen Zeit nicht mehr als Vorleistung für die ASt Simmering geltend gemacht werden. Dies hätte erhebliche Auswirkungen auf die Beurteilung des Lärms und der Luftschadstoffe;
- höhere Kosten durch Valorisierung;
- bei der zu erwartenden Anwendung der ASFINAG-Richtlinien „Regelung von Mitfinanzierungen“ und der „Erweiterten strategischen Analyse für Anschlussstellenwünsche“ (ESA) müsste die Stadt Wien damit rechnen, zusätzlich zu den Kosten der B 225 auch einen erheblichen Anteil (bis zu 75 %) der Kosten des Teilstücks von der A 23 bis zur Bitterlichstraße tragen zu müssen. Auch die in diesem Zusammenhang durch die ASFINAG erstellte Projektergebnisrechnung ergab einen stark negativen Barwert von 46,8 Mio. EUR<sup>23</sup>.

18.2 Der RH empfahl der ASFINAG und der Stadt Wien, mittelfristig zu untersuchen, ob es zweckmäßig ist, das Projekt weiter zu verfolgen. Als Betrachtungsraum könnte der Bereich vom Verteilerkreis Favoriten bis zur A 4 Ost Autobahn herangezogen werden. Die in diesem Raum in der Zwischenzeit eingetretenen bzw. geplanten Veränderungen (räumliche Entwicklungen in den Bezirken Favoriten und Simmering, Bevölkerungsentwicklung, Stadtentwicklungsgebiete Hauptbahnhof, Arsenal, Eurogate, öffentlicher Verkehr) wären in die Untersuchung einzubeziehen. Im Falle einer Wiederaufnahme der Planungen wären die Verkehrs- und Lärmschutzuntersuchungen zu aktualisieren.

<sup>23</sup> Der Barwert – ein Begriff aus der Finanzmathematik – ist der Wert, den zukünftige Zahlungen (Ein- und Auszahlungen) in der Gegenwart besitzen. Er wird durch Abzinsung (Diskontierung) der zukünftigen Zahlungen auf einen bestimmten Zeitpunkt, für einen bestimmten Betrachtungszeitraum und mit einem bestimmten angenommenen Abzinsungsfaktor berechnet. Im konkreten Fall ermittelte die ASFINAG den Barwert der Auszahlung (umfassen Bau und Planung, betriebliche und bauliche Erhaltung, Maut-einhebung) auf das Jahr 2006, für den Betrachtungszeitraum 2006 bis 2046 und mit einem Abzinsungsfaktor von 5,43 % mit rd. 52 Mio. EUR und den Barwert der Einzahlung (LKW-Maut) mit nur rd. 5,2 Mio. EUR. Insgesamt ergab sich daraus ein negativer Barwert von rd. 46,8 Mio. EUR.

## A 23 – Anschlussstelle Simmering

18.3 (1) Die ASFINAG stimmte den Empfehlungen des RH zu; sie wies in diesem Zusammenhang jedoch speziell auf den Umstand hin, dass die volle verkehrliche Wirksamkeit der ASt Simmering nur mit einer gleichzeitigen Verlängerung über die Bitterlichstraße Richtung Weichseltalweg/Simmeringer Hauptstraße durch die Stadt Wien gegeben sei. Die Verkehrsuntersuchung 2006 habe eine vorwiegend lokale Wirkung der beiden Projekte ASt Simmering und B 225 bei vergleichsweise hohen Realisierungskosten ergeben. Eine Änderung dieses Tatbestandes sei nicht zu erwarten. Zudem wären aufgrund der nun nicht mehr möglichen Geltendmachung von Maßnahmen an der bestehenden A 23 im Bereich des Laaerbergs (Ertüchtigung des Lärmschutzes als „Vorgezogene Maßnahme“) zusätzliche Maßnahmen im bestehenden hochrangigen Straßennetz zu erwarten. Bei einer entsprechenden Priorisierung durch das BMVIT würden die Planungen durch die ASFINAG wieder aufgenommen werden.

Die ASFINAG merkte zudem an, dass detaillierte Verkehrsuntersuchungen die Grundlage für sämtliche Wirkungs- und Auswirkungsanalysen im Zuge des Einreichprojekts und die Ausarbeitung der Umweltverträglichkeitserklärung seien. Auf dieser Basis seien Detaillärmmuntersuchungen sowie die Modellierung der Luftschadstoffsituation vorzunehmen. Diese würden als Grundlage für die Planung der erforderlichen Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen dienen. Mit dem Prozess „Anschlussstelle konzeptiv planen“ und dem mitgeltenden Dokument „Erweiterte Strategische Analyse (ESA) für Anschlussstellenwünsche“ sowie dem Prozess „Verkehrsprognose erstellen“ und der Verknüpfung zum Prozess „Planungsprojekte erstellen und abwickeln“ bzw. dessen Subprozesse „Vorprojekt durchführen“ und „Einreichprojekt erstellen“ sei die Erstellung bzw. Aktualisierung der Verkehrsprognose für Planungsprojekte verbindlich gemacht worden. Mit einer aktualisierten Verkehrsprognose und dem Prozess „Lärmschutz am Bestand planen“ sowie dem Prozessschritt „Umweltuntersuchungen durchführen“ im Subprozess „Vorprojekt durchführen“ bzw. „Umweltplanungen durchführen“ im Subprozess „Einreichprojekt erstellen“ sei auch die Vorgehensweise für Lärmschutzuntersuchungen weitgehend festgeschrieben.

(2) Laut Stellungnahme der Stadt Wien werde das Projekt zum Ausbau der B 225 unter Berücksichtigung aller geänderten Rahmenbedingungen nur im Falle einer positiven Überprüfung der ASt Simmering durch die ASFINAG weiterverfolgt.

## Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

### 19 Zusammenfassend hob der RH nachfolgende Empfehlungen hervor:

ASFINAG

(1) Bereits in der Phase des Einreichprojekts sollten für erkannte Risiken Eintrittswahrscheinlichkeiten und die daraus folgenden Abminderungen in den Kostenschätzungen berücksichtigt werden. (TZ 13)

(2) Die Kosten der Grundeinlöse und des darauf entfallenden Anteils für Unvorhergesehenes sollte von den Baukosten und den Projektierungs- und Projektmanagementkosten getrennt behandelt werden. (TZ 13)

(3) Bei den Kostenschätzungen sollte auf die einheitliche Verwendung der Kostenbegriffe nach den vorhandenen Richtlinien geachtet werden. (TZ 13)

Stadt Wien

(4) Bereits in frühen Projektphasen sollten Risiken getrennt bewertet, deren Eintrittswahrscheinlichkeiten festgelegt und in den Kostenschätzungen berücksichtigt werden. (TZ 14)

(5) Um verlorenen Aufwand zu vermeiden, sollten Baumaßnahmen erst dann umgesetzt werden, wenn deren Nutzen gegeben ist. (TZ 10)

ASFINAG und  
Stadt Wien

(6) Auch der Zusammenhang zu grundlegenden Entscheidungen, wie im gegenständlichen Fall der Abtausch der ASt Simmering mit der ASt Landstraßer Gürtel, wäre als wichtige Entscheidungsgrundlagen entsprechend zu dokumentieren. (TZ 16)

(7) Mittelfristig sollte die Zweckmäßigkeit der Weiterverfolgung des Projekts untersucht werden. (TZ 18)

(8) Im Falle der Wiederaufnahme der Planungen wären die Verkehrs- und Lärmschutzuntersuchungen zu aktualisieren. (TZ 18)



**BMVIT**

**ANHANG**  
**Entscheidungsträger**

## **ANHANG**

### **Entscheidungsträger des überprüften Unternehmens**

Anmerkung:  
im Amt befindliche Entscheidungsträger in Blaudruck



**BMVIT**ANHANG  
Entscheidungsträger**Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-  
Aktiengesellschaft****Aufsichtsrat**

## Vorsitzender

**Dr. Johann QUENDLER**  
(12. Juni 2002 bis 29. Dezember 2006)**Dr. Eduard SAXINGER**  
(29. März 2007 bis 24. Juni 2010)**Dr. Claudia KAHR**  
(seit 24. Juni 2010)Stellvertreter des  
Vorsitzenden**DI Michael RAMPRECHT**  
(13. März 2002 bis 29. März 2005)**DI Herbert KASSER**  
(29. März 2005 bis 27. Juni 2007)**DI Horst PÖCHHACKER**  
(seit 24. Mai 2007)

**Vorstand**

DI Franz LÜCKLER  
(15. September 2001 bis 25. Oktober 2007)

Ing. Mag. Christian TRATTNER  
(11. Februar 2002 bis 25. Oktober 2007)

Ing. Mathias REICHOLD  
(1. Juli 2006 bis 25. Oktober 2007)

DI Alois SCHEDL  
(seit 25. Oktober 2007)

Dr. Klaus SCHIERHACKL  
(seit 25. Oktober 2007)



Wien, im März 2013

Der Präsident:

Dr. Josef Moser

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'J. Moser', written over a light blue rectangular background.

**R  
/  
H**

**Bisher erschienen:**

Reihe Bund 2013/1

Bericht des Rechnungshofes

- Pensionsrechte der Bediensteten der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau
- Haftungen des Bundes für Exportförderungen
- Gesundheit der Schüler: Schulärztlicher Dienst und Schulpsychologischer Dienst
- Finanzierung der Österreichischen Akademie der Wissenschaften
- Institut für Österreichische Geschichtsforschung
- Assistenzeinsatz des Bundesheeres im Grenzgebiet; Follow-up-Überprüfung

Reihe Bund 2013/2

Bericht des Rechnungshofes

- Vergabep Praxis im BMI mit Schwerpunkt Digitalfunk
- MAK – Österreichisches Museum für angewandte Kunst
- Luftraumüberwachungsflugzeuge – Vergleich der Republik Österreich mit der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH; Follow-up-Überprüfung

