



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0039-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 10. Oktober 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 10. August 2016 unter der **Nr. 10046/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Mitsprache des Bundes bei grundlegenden Standards beim U-Bahn-Bau in Wien, zB in Sachen Barrierefreiheit gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4 sowie 8 bis 10:

- *Teilen Sie die Einschätzung, dass die mit 230.000 Fahrgästen täglich frequentierteste U-Bahn-Station von Wien am Stephansplatz einen 2. Lift zur alltäglichen, verlässlichen und auch quantitativ ausreichenden Gewährung von Barrierefreiheit benötigt?*
- *Werden Sie sich – zB bei Ihrer zuständigen Parteikollegin in der Stadtregierung von Wien – dafür einsetzen, dass das Anliegen der Behindertenverbände, für den U-Bahnknoten Stephansplatz einen 2. Lift zu errichten, umgesetzt wird?*
- *Würde diese Baumaßnahme im Rahmen der entsprechenden Vereinbarungen Bund-Wien vom Bund kofinanziert?*
- *Hat der Bund ein inhaltliches Mitsprache- oder sonstiges Mitwirkungsrecht bei den Planungen für den U-Bahn-Bau in Wien, für die 50% der Kosten übernommen werden?*

Wenn ja, wie ist diese Mitsprache bzw. sonstige Mitwirkung konkret aufgesetzt? Wenn nein, warum nicht?

- *In welcher Weise fand in den einzelnen Übereinkommen (bzw. ggfs ihren Side-Lettern) das Thema Barrierefreiheit konkret Berücksichtigung? Wir ersuchen um Zitierung im Wortlaut.*
- *Welche Kontrollaktivitäten werden seitens des BMVIT gesetzt, um die Berücksichtigung von hohen Barrierefreiheits-Standards bei bundeskofinanzierten Verkehrsinfrastrukturvorhaben im allgemeinen und bei den Wiener U-Bahn-Bauten im speziellen sicherzustellen?*
- *Falls keine entsprechenden Controlling-Aktivitäten gesetzt werden sollten – warum nicht?*

Die zwischen Bund und Stadt Wien abgeschlossenen Übereinkommen zu „U-Bahn“ legen die grundlegende Netzgestaltung der Wiener U-Bahn und deren Finanzierung fest. Mitsprache- und Mitwirkungsrechte des Bundes beziehen sich auf die grundlegende Netzgestaltung und die Finanzierung.

Für den Bereich der Barrierefreiheit der Wiener U-Bahn, für den selbstverständlich die allgemeinen öffentlich-rechtlichen Vorschriften gelten, enthalten die Übereinkommen keine Sonderregelungen.

Aufgrund des Eisenbahngesetzes sind Eisenbahnanlagen (wie U-Bahnstationen) nach dem Stand der Technik zu errichten, wobei sich der Stand der Technik nach dem Zeitpunkt der Einreichung des Baugenehmigungsantrages richtet. In § 4 Abs. 5 der Straßenbahnverordnung 1999 wird die barrierefreie Herstellung als allgemeine bauliche Anforderung festgelegt.

In diesem Zusammenhang darf ich klarstellen, dass die operative Verantwortung im Hinblick auf die Ausstattung der U-Bahnstationen nicht beim bmvit liegt.

Zu den Fragen 5 bis 7:

- *Welche den „Schienenverbundvertrag“ fortsetzenden privatrechtlichen oder ggfs. sonstigen Übereinkommen zur Zusammenarbeit und zur gemeinsamen Finanzierung beim Wiener U-Bahn-Bau wurden vom Bund wann und von wem mit welchen Laufzeiten im Einzelnen abgeschlossen?*
- *Welche inhaltlichen Änderungen oder Weiterentwicklungen haben sich bei den vertraglichen Grundlagen (incl Side-Lettern) ergeben?*
- *Haben sich*
 - a) *zwischen den vertraglichen Grundlagen (incl Side-Lettern),*

b)neben diesen

inhaltliche Änderungen oder Weiterentwicklungen bei Umfang und/oder Handhabung der Zahlungen bzw. Verbindlichkeiten ergeben? Wenn ja, welche und wann?

Folgende den „Schienenverbundvertrag“ fortsetzende Übereinkommen wurden bis heute zwischen Bund und Land Wien geschlossen:

- Übereinkommen (Wiener Vertrag) vom 13.11.1986:

Inhaltlich:

- Endpunkt der U3 wird von Breitensee nach Ottakring verlegt

Finanzierung:

In den Jahren 1987 bis 1989 jährlicher Betrag von je 1,8 Mrd. Schilling durch Bund und Land Wien bzw. darüber hinaus falls erforderlich im Wege der Vorfinanzierung bis höchstens 1,9 Mrd. Schilling. Ab 1990 wird der U-Bahn-Bau mit insgesamt 4 Mrd. Schilling jährlich limitiert.

- Übereinkommen vom 27.06.1990:

Inhaltlich:

- Bau der U3-Ost von Erdberg nach Simmering
- Verlängerung der U6 bis Floridsdorf
- Umbau der Stationen Praterstern, Vorgartenstraße und Kaisermühlen

Finanzierung:

Die Limitierung der jährlichen Investitionsbeiträge wurde dahin geändert, dass Bund und Land Wien bis einschließlich 1990 jeweils eine jährliche Finanzierungsrate von 1,8 Mrd. Schilling leisten und ab 1991 bis 2000 jeweils maximal 1,5 Mrd. Schilling.

Der Vorfinanzierungsrahmen wurde auf 2,2 Mrd. Schilling erweitert und über das Jahr 1989 hinaus weiter zur Verfügung gestellt.

- Übereinkommen vom 22.12.1992:

Inhaltlich:

- Anschaffung von 21 Doppeltriebwagen zur Intervallverdichtung auf der U1 und U4

- Bau einer viergleisigen Wendeanlage Heiligenstadt für die U4 zur Ermöglichung einer Verringerung der Zugsintervalle

Finanzierung:

Die Vorfinanzierungsmöglichkeit des Bundesanteiles von höchstens 2,2 Mrd. Schilling wird auf 8,0 Mrd. Schilling erweitert.

- Übereinkommen vom 11.06.1996:

Inhaltlich:

Folgende U-Bahnprojekte sollen untersucht und aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse realisiert werden:

- Verlängerung der U1 nach Norden (Rennbahnweg)
- Verlängerung der U1 nach Süden
- Verlängerung der U6 Richtung Stammersdorf

Finanzierung: Keine Änderung

- Übereinkommen vom 18.03.1999:

Inhaltlich:

Vereinbarung der Prioritätenreihung wie folgt:

- Verlängerung der U1 nach Norden (Leopoldau)
- Verlängerung der U2 inkl. Umbau der bestehenden Strecke über die Station Schottenring hinaus, über den Praterstern in den Raum Stadlau / Aspern
- Verlängerung der U6 in Richtung Stammersdorf und der U1 nach Süden sind in Abhängigkeit von der Stadterweiterung zu einem späteren Zeitpunkt zu realisieren

Finanzierung: Keine Änderung

- Übereinkommen vom 12.07.2007:

Inhaltlich:

- Verlängerung der U2 von der Aspernstraße ins Flugfeld Aspern

- Verlängerung der U1 von Reumannplatz nach Rothneusiedl
- Verlängerung der U2 von Karlsplatz nach Süden

Finanzierung:

Die Jahresrate je Vertragspartner ab 2009 wird mit 87,5 Mio. Euro festgelegt; die Vorfinanzierungsmöglichkeit bleibt aufrecht.

- 1. Side Letter vom 17.10.2011 zum Übereinkommen vom 12.07.2007:

Inhaltlich: Keine Änderungen bzw. Ergänzungen

Finanzierung:

Herabsetzung des jährlichen Finanzierungsbeitrages des Bundes ab 2011 auf 80 Mio. Euro

- 2. Side Letter vom 22.01.2013 zum Übereinkommen vom 12.07.2007:

Inhaltlich:

- Verlängerung der U1 von Reumannplatz nach Oberlaa, statt nach Rothneusiedl

Finanzierung:

Herabsetzung des jährlichen Finanzierungsbeitrages des Bundes ab 2012 auf 78 Mio. Euro

- 3. Side Letter vom 29.05.2015 zum Übereinkommen vom 12.07.2007:

Inhaltlich:

- Verlängerung der U2 von Rathaus zum Matzleinsdorfer Platz
- Bau der U5 von Rathaus zum Frankhplatz

Finanzierung: Keine Änderung

Zu Frage 11:

- *Sind Sie bereit,*
- a) die den „Schienenverbundvertrag“ fortsetzenden Übereinkommen, auf deren Basis derzeit jährlich 78 Mio Euro Steuergeld durch den Bund in den Wiener U-Bahn-Bau eingebracht werden,*
 - b) die vom Rechnungshof erwähnten dazu vereinbarten Side-Letter dem Nationalrat vorzulegen? Wenn nein, warum nicht?*

Der "Schienenverbundvertrag" wurde als Vereinbarung gemäß Artikel 15a B-VG abgeschlossen und vom Nationalrat beschlossen.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der 5. Ausbauphase der Wiener U-Bahn werden neue Rechtsgrundlagen geschaffen werden, die dem Nationalrat vorgelegt werden.

Mag. Jörg Leichtfried

