

# Beschluss des Nationalrates

## Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Wien über die vierte und fünfte Ausbauphase der Wiener U-Bahn

Der Bund, vertreten durch die Bundesregierung, diese vertreten durch den Bundesminister für Finanzen und die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, sowie das Land Wien, vertreten durch den Landeshauptmann, nachfolgend Vertragsparteien genannt, sind in der Absicht, künftig weitere Ausbaumaßnahmen der Wiener U-Bahn, wie etwa einen Linienast der U1 nach Rothneusiedl, gemeinsam zu verwirklichen, übereingekommen, gemäß Art. 15a B-VG die nachstehende Vereinbarung zu schließen:

### Artikel 1

#### Gegenstand

(1) Aufgrund der kontinuierlich steigenden Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr in Wien und zur weiteren Forcierung umweltgerechter Mobilitätsformen bekennen sich die Vertragsparteien zum fortgesetzten und nachhaltigen Ausbau der Wiener U-Bahn als effizientes Verkehrsmittel im innerstädtischen Raum.

(2) Die Vertragsparteien kommen überein, die in Art. 3 und 4 dieser Vereinbarung dargestellten Vorhaben zu verwirklichen.

(3) Unter besonderer Berücksichtigung der Grundsätze der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit sowie Transparenz kommen die Vertragsparteien überein, die Kofinanzierung für den Wiener U-Bahn-Bau entsprechend den Festlegungen der vorliegenden Vereinbarung fortzuführen.

(4) Die Vertragsparteien halten fest, dass die vertragsgegenständlichen Vorhaben in technischer Hinsicht entsprechend den jeweils bestehenden gesetzlichen Verpflichtungen und den bisher angewendeten und bewährten technischen sowie gestalterischen Standards beim Wiener U-Bahn-Bau verwirklicht werden, sodass den Fahrgästen weiterhin ein effizientes und einheitliches U-Bahn-Gesamtnetz zur Verfügung steht.

(5) Die Vertragsparteien legen besonderen Wert auf eine umfassende begleitende Information der Bevölkerung über das Baugeschehen und den Nutzen der vertragsgegenständlichen Vorhaben.

### Artikel 2

#### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Vereinbarung bezeichnet

1. „Wiener Linien“ die WIENER LINIEN GmbH & Co KG;
2. „SCHIG“ die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH;
3. „Erstinvestitionen“ die Errichtung (darunter fallen die Planung, die Grundeinlöse und der Bau) und die Inbetriebsetzung einer U-Bahn inklusive der Anschaffung der gemäß Art. 4 notwendigen Fahrzeuge;
4. „Erhaltung“ alle Maßnahmen für die Instandhaltung und Instandsetzung einer U-Bahn sowie insbesondere die Ersatz- bzw. Reinvestitionen in nach dieser Vereinbarung bereits verrechnete Maßnahmen;

5. „umfassende begleitende Information“ die Information der vom vertragsgegenständlichen Vorhaben unmittelbar betroffenen Anrainerinnen und Anrainer sowie auch die der breiten Öffentlichkeit zur Verfügung stehenden Informationen im eigens für das Linienkreuz eingerichteten Infocenter „U2xU5“, das sich in der künftigen U5-Station Volkstheater befindet, nicht hingegen die Bewerbung publikumsorientierter Eröffnungsfeiern (inklusive Infomaterial für die Eröffnungsfeiern selbst);
6. „umzulegende Kosten“ die Kosten für Vorhaben, die sowohl für die Linie U2 als auch die Linie U5 erforderlich sind, die jedoch nicht eindeutig zugeordnet werden können, deshalb separat ausgewiesen wurden und folglich anteilmäßig kalkulatorisch umgelegt werden;
7. „vorgezogene Kosten“ die Kosten für Vorhaben, die örtlich in den Bereich der zweiten Baustufe fallen und daher dieser zugerechnet werden, jedoch bereits für einen möglichst effizienten Betrieb der ersten Baustufe erforderlich sind und deshalb zeitlich vorgezogen umgesetzt werden.

### **Artikel 3** **Bauvorhaben**

(1) Im Zuge der Fortführung der vierten Ausbauphase des Wiener U-Bahn-Baus wird die erste Baustufe des Linienkreuzes U2xU5 folgendermaßen realisiert:

1. Die Linie U2 soll in einer ersten Baustufe aus östlicher Richtung von der Seestadt kommend ab der Station Schottentor auf einer neuen Strecke in Richtung Süden zum Matzleinsdorfer Platz geführt werden und bei der Station Rathaus die künftige Linie U5 unterqueren. Mit diesem Vorhaben können neben der hochrangigen Erschließungsfunktion des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auch die Verkehrsverlagerungen in Folge der Inbetriebnahme des Hauptbahnhofes abgefangen werden. Dadurch wird das in Teilbereichen bereits an seine Kapazitätsgrenzen gelangende Bestandsnetz der Wiener Linien nachhaltig entlastet.
2. Die Linie U5 soll in einer ersten Baustufe auf der bestehenden Trasse der Linie U2 vom Karlsplatz kommend bei der Station Rathaus mit der neuen Linie U2 verknüpft und in westlicher Richtung in den verkehrsmäßig stark belasteten Bereich bei der Alser Straße bis zum Frankhplatz geführt werden. Mit diesem Vorhaben ist durch die hochwirksame weiträumige Erschließungsfunktion der U-Bahn eine Entspannung des bereits stark ausgelasteten öffentlichen Verkehrsnetzes in diesem Bereich erzielbar. Die bauliche Ausführung der Linie U5 ist im Sinne einer maximalen Kosteneffizienz und dem Stand der Technik entsprechend für eine vollautomatisierte Betriebsführung vorgesehen.

(2) Im Zuge der fünften Ausbauphase des Wiener U-Bahn-Baus wird die zweite Baustufe des Linienkreuzes U2xU5 folgendermaßen realisiert:

1. Die Linie U2 soll in einer zweiten Baustufe in das bereits dicht verbaute Gebiet am Wienerberg rund um den Business Park Vienna verlängert werden.
2. Die Linie U5 soll in einer zweiten Baustufe über den Gürtel nach Hernals mit der Endstation im Bereich der Vorortelinie (S45) über den dichten ÖPNRV-Knoten Währinger Straße/Nußdorfer Straße/Spitalgasse samt Verknüpfung im Bereich Gürtel mit der U6-Station Michelbeuern-AKH und via Elterleinplatz verlängert werden. Mit diesem Vorhaben ist durch die hochwirksame weiträumige Erschließungsfunktion der U-Bahn eine Entspannung des bereits stark ausgelasteten öffentlichen Verkehrsnetzes in diesem Bereich erzielbar. Die bauliche Ausführung der Linie U5 wird im Sinne einer maximalen Kosteneffizienz und dem aktuellen Stand der Technik entsprechend für eine vollautomatisierte Betriebsführung konzipiert.

(3) Die **Anlage** enthält eine graphische Darstellung der in Abs. 1 und 2 beschriebenen Linienführung.

### **Artikel 4** **Fahrzeugbedarf, Intervalle der Zugfolgen, Fahrzeugreserven**

(1) Für die Betriebsführung der Linie U2 sind bei einem geplanten 3-Minuten-30-Sekunden-Intervall für die erste Baustufe gemäß Art. 3 Abs. 1 zusätzlich zwei Züge und bei einem geplanten 3-Minuten-Intervall für die erste Baustufe weitere drei Züge und für die zweite Baustufe gemäß Art. 3 Abs. 2 weitere vier Züge erforderlich.

(2) Für die Betriebsführung der Linie U5 sind bei einem geplanten 5-Minuten-Intervall für die erste Baustufe gemäß Art. 3 Abs. 1 zusätzlich fünf Züge und für die zweite Baustufe gemäß Art. 3 Abs. 2 weitere drei Züge erforderlich.

(3) Die aus Abs. 1 und 2 ableitbare erforderliche Fahrzeugreserve ergibt einen zusätzlichen einmaligen Anschaffungsbedarf von drei Zügen.

(4) Wenn aufgrund zukünftiger Verkehrsströme im Normalbetrieb in der Tagesverkehrszeit die prognostizierte Auslastung der Züge nachhaltig überschritten wird und daraus folgend eine Verkürzung auf ein 2-Minuten-40-Sekunden-Intervall der Linie U2 sowie ein 4-Minuten-Intervall der Linie U5 notwendig erscheint, kann der Lenkungsausschuss die Anschaffung von in Summe nochmals maximal fünf weiteren Zügen beschließen. Deren Anschaffungskosten sind in den Kosten gemäß Art. 5 nicht enthalten.

(5) Die aus Abs. 4 ableitbare erforderliche Fahrzeugreserve ergibt einen zusätzlichen einmaligen Anschaffungsbedarf von einem Zug.

## Artikel 5 Kosten

(1) Die Gesamtkosten der Erstinvestitionen für die vertragsgegenständlichen Bauvorhaben gemäß Art. 3 und die Fahrzeuge gemäß Art. 4 stellen sich in Summe wie folgt dar:

### Erste Baustufe

Vorhaben gemäß derzeitiger Planung		Kosten (in Mio. €)	Baubeginn (inkl. Vorarbeiten)	Inbetriebnahme	Länge (in km)	Stationen
<b>U2 Süd</b>	Rathaus – Matzleinsdorfer Platz	1.696,00	2017	2028	4,4	5
<b>U5</b>	Rathaus – Frankhplatz	323,00	2017	2026	0,6	1
<b>SUMME Linienkreuz U2xU5 erste Baustufe</b> (Kostenverteilung zwischen U2 und U5 kann abweichen)		<b>2.019,00</b>				

### Zweite Baustufe

Vorhaben gemäß derzeitiger Planung		Kosten (in Mio. €)	Baubeginn (inkl. Vorarbeiten)	Inbetriebnahme	Länge (in km)	Stationen
<b>U2xU5 (Verknüpfungsbauwerke zur ersten Baustufe)</b>	Kostenanteile bei Matzleinsdorfer Platz und Frankhplatz, die der fünften Ausbauphase zugerechnet werden	11,00	2021	2028		
<b>U2 Süd</b>	Matzleinsdorfer Platz – Wienerberg (West)	1.520,00	2023	2033	2,3	2
<b>U5</b>	Frankhplatz – Hernals	2.191,00	2022	2032	4,0	4
<b>SUMME Linienkreuz U2xU5 zweite Baustufe</b> (Kostenverteilung zwischen U2 und U5 kann abweichen)		<b>3.722,00</b>				

(2) Die Gesamtkosten gemäß Abs. 1 beruhen auf der Preisbasis 2020. Sie enthalten Risikozuschläge und sind vorausvalorisiert. Unter vorausvalorisierten Kosten sind dabei die voraussichtlich zu

erwartenden Kosten eines bestimmten Vorhabens in Abhängigkeit vom geplanten Leistungsfortschritt sowie den prognostizierten Indexsteigerungen zu verstehen, sodass diese mit Schätzungenauigkeiten behaftet sind.

(3) Die Vorausvalorisierung gemäß Abs. 2 erfolgt ab 2020 auf Basis einer angenommenen jährlichen Steigerung der Baupreise von 2,5 %. Abweichungen aufgrund der tatsächlichen Indexentwicklung haben keinen Einfluss auf den absoluten Deckelungsbetrag gemäß Art. 6 Abs. 2, es sei denn, der oben angeführte Wert wird in drei aufeinanderfolgenden Jahren überstiegen oder unterschritten. In diesem Fall wird unter Berücksichtigung der bis dahin tatsächlichen Indexentwicklung der Lenkungsausschuss mit der Frage der Risiko- und Kostentragung befasst.

(4) Die Kostenschätzungen der ersten Baustufe basieren im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses sowohl auf bereits abgerechneten tatsächlichen Kosten und vorliegenden Ausschreibungsergebnissen abgeschlossener Vergabeverfahren als auch auf Schätzkosten noch durchzuführender Vergabeverfahren.

(5) Die Kostenschätzungen der zweiten Baustufe basieren auf hochgerechneten Kostensätzen pro Kilometer bzw. hochgerechneten Volumina, die auf den Erkenntnissen der bereits vorliegenden Ausschreibungsergebnisse der ersten Baustufe beruhen, sodass im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses hinsichtlich der zweiten Baustufe eine wesentlich geringere Planungstiefe vorliegt.

(6) Die Risikozuschläge gemäß Abs. 2 betragen abhängig von den in Abs. 4 und Abs. 5 dargestellten unterschiedlichen Planungstiefen für die erste Baustufe 10 % und für die zweite Baustufe grundsätzlich 30 %. Einzelne Kostenpositionen der zweiten Baustufe, nämlich die umzulegenden Kosten und die vorgezogenen Kosten, enthalten ob des geringeren Risikos einen Risikozuschlag von 10 %. Die Kosten für den Fahrzeugbedarf sind valorisiert, enthalten aber keinen Risikozuschlag.

## **Artikel 6**

### **Finanzierung**

(1) Die Gesamtkosten gemäß Art. 5 betragen 5.741 Millionen Euro und werden von den Vertragsparteien jeweils im Ausmaß von 50 von Hundert getragen.

(2) Die Kostentragung gemäß Abs. 1 erfolgt auf Basis der tatsächlich angefallenen Kosten. Kosten, die über einen absoluten Deckelungsbetrag von 5.741 Millionen Euro – davon 2.019 Millionen Euro für die erste Baustufe und 3.722 Millionen Euro für die zweite Baustufe – hinausgehen, sind zur Gänze durch das Land Wien zu tragen. Einsparungen bei den Kosten der ersten Baustufe dürfen nicht zur Finanzierung der Kosten der zweiten Baustufe herangezogen werden.

(3) Die finanziellen Beiträge des Bundes werden in jährlichen Raten in der Höhe von 78 Millionen Euro an das Land Wien geleistet. Der Bund behält sich das Recht vor, diese jährlichen Raten gegebenenfalls zu erhöhen. In diesem Fall wird der Bund das Land Wien rechtzeitig darüber informieren.

(4) Für die Vorfinanzierungsmöglichkeit des Bundes wird für das Land Wien ein Vorfinanzierungsrahmen in Höhe von 1.900 Millionen Euro eingeräumt. Dieser Vorfinanzierungsrahmen dient zur Überbrückung jenes finanziellen Mehrbedarfs, der sich zwischenzeitlich aus dem über die finanziellen Beiträge des Bundes gemäß Abs. 3 hinausgehenden Kostentragungsanteil des Bundes ergeben kann. Die Verrechnung des Bundesbeitrages erfolgt auf einem eigenen Verrechnungskonto der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur. Die Tilgungs- und Finanzierungskosten aus einer Inanspruchnahme des Vorfinanzierungsrahmens trägt der Bund.

(5) Über die Entwicklung der Mittelabrufe des Bundesbeitrages inkl. Tilgungs- und Finanzierungskosten und des Vorfinanzierungsrahmens wird dem Bund seitens des Landes Wien ein jährlicher Bericht übermittelt. Dieser Bericht ist bis spätestens 31. März zu übermitteln. Nach finaler Tilgung des Vorfinanzierungsrahmens bzw. nach Ausfinanzierung des Bundesbeitrages, der sich aus der gegenständlichen Vereinbarung ergibt, übermittelt das Land Wien einen Schlussbericht.

## **Artikel 7**

### **Lenkungsausschuss**

(1) Die Vertragsparteien kommen überein, einen Lenkungsausschuss zum Wiener U-Bahn-Bau einzurichten. Der Lenkungsausschuss besteht aus zwei Delegationen mit je zwei stimmberechtigten Mitgliedern, die jeweils vom Land Wien sowie dem Bund (je ein Mitglied des Bundesministeriums für Finanzen und ein Mitglied des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) entsendet werden. Der Lenkungsausschuss bedient sich zur Sicherstellung

der vereinbarungsgemäßen Umsetzung einer begleitenden Kontrolle gemäß Art. 8 sowie einer Verwendungskontrolle gemäß Art. 11.

(2) Aufgaben des Lenkungsausschusses gemäß Abs. 1 sind insbesondere

1. die wechselseitige Information der Vertragsparteien über laufende und geplante Vorhaben im Rahmen des Wiener U-Bahn-Baus;
2. die Auslegung dieser Vereinbarung sowie der bereits zwischen den Vertragsparteien bestehenden Vereinbarungen und Verträge zum Wiener U-Bahn-Bau gemäß Art. 12;
3. die Überwachung der zweckmäßigen Verwendung der von den Vertragsparteien für den Wiener U-Bahn-Bau zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel;
4. die Klärung sonstiger offener und strittiger Fragen in Zusammenhang mit dem Wiener U-Bahn-Bau, insbesondere in Hinblick auf Art. 10 dieser Vereinbarung;
5. die Einrichtung einer begleitenden Kontrolle sowie weitere Festlegungen hinsichtlich der Kosten der begleitenden Kontrolle und deren Verrechnung;
6. die Einrichtung eines Berichtswesens;
7. die Prüfung und Beschlussfassung über Intervallverdichtungen im Rahmen des Art. 4 Abs. 4 sowie Festlegungen über die Verrechnung der damit verbundenen Kosten von maximal sechs zusätzlichen Fahrzeugen;
8. die Prüfung und Beschlussfassung über Fragen der Risiko- und Kostentragung gemäß Art. 5 Abs. 3.

(3) Die Vertragsparteien werden bei sämtlichen Streitigkeiten in Zusammenhang mit dem Gegenstand dieser Vereinbarung zunächst den Lenkungsausschuss befassen und sich redlich bemühen, dadurch eine einvernehmliche Lösung herbeizuführen.

(4) Der Lenkungsausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung, welche in der konstituierenden Sitzung einstimmig zu erlassen ist. Abänderungen der Geschäftsordnung können jederzeit einstimmig vom Lenkungsausschuss erlassen werden.

(5) Die Sitzungen des Lenkungsausschusses finden zumindest halbjährlich statt. Die Mitglieder des Lenkungsausschusses sind zu den einzelnen Sitzungen, unter gleichzeitiger Übermittlung einer Tagesordnung, rechtzeitig im Vorhinein zu laden. Der Lenkungsausschuss fasst seine Beschlüsse einstimmig. Entsprechende Bestimmungen zu den Sitzungen sind in der Geschäftsordnung festzulegen.

(6) Nach der jeweiligen Tagesordnung können vom Lenkungsausschuss zu den einzelnen Sitzungen neben der begleitenden Kontrolle auch Vertreterinnen und Vertreter der Wiener Linien, der SCHIG sowie Sachverständige in beratender Funktion beigezogen werden.

(7) Das Land Wien wird dafür sorgen, dass die Wiener Linien dem Lenkungsausschuss zweimal jährlich im Rahmen der Sitzungen über den Planungs- und Baufortschritt sowie über die Kostenentwicklung und die entsprechende Gesamtsicht berichten. Die Berichterstattung hat gemäß Art. 9 zu erfolgen.

(8) Darüber hinaus wird das Land Wien dafür sorgen, dass der Bund jederzeit auf Wunsch über den aktuellen Planungs- und Baufortschritt sowie über die finanzielle Gesamtsituation informiert wird. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Einhaltung der Vereinbarung, insbesondere die bestimmungsgemäße Verwendung der von ihr gewährten finanziellen Mittel, selbst zu überprüfen oder durch einen von ihr zu benennenden Dritten überprüfen zu lassen. Unberührt davon beabsichtigen die Vertragsparteien, eine gemeinsame Überprüfung der bestimmungsgemäßen Verwendung der von ihnen gewährten finanziellen Mittel zu beauftragen.

## **Artikel 8**

### **Begleitende Kontrolle**

(1) Die Vertragsparteien richten im Wege des Lenkungsausschusses gemeinsam eine begleitende Kontrolle für die von dieser Vereinbarung umfassten Vorhaben ein.

(2) Die begleitende Kontrolle wird auf Beschluss des Lenkungsausschusses öffentlich ausgeschrieben. Das Leistungsbild und die Vergabekriterien sind zwischen den Vertragsparteien im Lenkungsausschuss abzustimmen und durch diesen zu genehmigen. Das Land Wien wird sicherstellen, dass das Vergabeverfahren in Folge entsprechend dem Beschluss des Lenkungsausschusses durch die Wiener Linien abgewickelt wird. Die Auswahl des Leistungserbringers der begleitenden Kontrolle erfolgt unter Einbindung des Lenkungsausschusses.

(3) Die tatsächlich angefallenen Kosten der begleitenden Kontrolle werden von den Vertragsparteien jeweils im Ausmaß von 50 von Hundert getragen. Die Kosten der begleitenden Kontrolle sind nicht Bestandteil der Gesamtkosten gemäß Art. 5 und Art. 6, sodass auch der absolute Deckelungsbetrag gemäß Art. 6 Abs. 2 nicht zur Anwendung kommt. Weitere Festlegungen hinsichtlich der Kosten der begleitenden Kontrolle trifft der Lenkungsausschuss.

(4) Die Vertragsparteien verpflichten sich, dem mit der begleitenden Kontrolle beauftragten Unternehmen alle zur Durchführung dieses Kontrollauftrages erforderlichen Informationen zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen oder erteilen zu lassen, die Einsicht in alle ihre diesbezüglichen Unterlagen einschließlich der Abrechnungen zu gestatten sowie vom mit der begleitenden Kontrolle beauftragten Unternehmen verlangte und zur Durchführung der Kontrollaufgaben notwendige Prüfungen an Ort und Stelle zuzulassen.

(5) Das Land Wien wird sicherstellen, dass die in Abs. 4 vorgesehenen Einsichtnahme- und Mitwirkungsverpflichtungen auch von den Wiener Linien erfüllt werden.

(6) Die Vertragsparteien werden im Wege des Lenkungsausschusses vorsehen, dass die begleitende Kontrolle insbesondere die Ausschreibung der einzelnen Baupakete der zweiten Baustufe, den Baufortschritt, die Kostenentwicklung sowie die Abrechnungen der Wiener Linien prüft, das Ergebnis den Vertragsparteien und dem Lenkungsausschuss mit einem Prüfvermerk bekannt gibt und darüber in den Sitzungen des Lenkungsausschusses berichtet.

## **Artikel 9** **Berichtswesen**

(1) Die Vertragsparteien kommen überein, im Rahmen des Lenkungsausschusses ein Berichtswesen zu etablieren.

(2) Das Berichtswesen hat über den aktuellen Planungs- und Baufortschritt sowie über die Kostenentwicklung und die entsprechende Gesamtsicht zu informieren. Zu diesem Zweck hat das Berichtswesen folgende Berichte und Dokumente (in den angegebenen Intervallen) zu umfassen:

1. Monatsweise Zusammenstellung der Ausgaben (halbjährlich),
2. Bericht über den Baufortschritt inkl. der abgeschlossenen Bauabschnitte und Plan-Ist-Vergleich (halbjährlich),
3. Plan-Ist-Vergleich für das erste Halbjahr (halbjährlich),
4. Rechnungsabschluss für das abgelaufene Wirtschaftsjahr inkl. Ergänzungen (jährlich),
5. Vorschau-Bericht zur Grobplanung inkl. Ergänzungen (halbjährlich),
6. Vorschau-Bericht zur Feinplanung (halbjährlich) sowie
7. etwaige Sonderberichte.

(3) Der Lenkungsausschuss kann eine Ausweitung oder Reduktion des Berichtswesens oder eine Änderung der in Abs. 2 festgelegten Intervalle beschließen.

## **Artikel 10** **Verrechnung**

(1) Nach den Regelungen dieser Vereinbarung verrechenbar sind die Kosten gemäß Art. 5.

(2) Hinsichtlich der Verrechenbarkeit von Kosten gemäß Abs. 1 sind die in Art. 6 Abs. 2 definierten absoluten Deckelungsbeträge zwingend zu berücksichtigen. Davon ausgenommen sind Kosten gemäß Art. 4 Abs. 4 sowie Art. 5 Abs. 3, soweit der Lenkungsausschuss Beschlüsse nach diesen Bestimmungen fasst.

(3) Nicht verrechenbar sind Kosten für die Erhaltung, den laufenden Betrieb sowie die Instandhaltung und Instandsetzung von Schienenfahrzeugen.

(4) Kosten der Werbung und des Marketings zählen nicht zu den Kosten der umfassenden begleitenden Information und sind daher nicht verrechenbar. Klargestellt wird, dass branchenübliche Veranstaltungen im Rahmen des Bauvorhabens in die Herstellungskosten einzubeziehen sind; dies gilt für Spatenstich, Gleichenfeier, Barbara- bzw. Nepomukfeier, wobei hierbei relevant ist, dass diese im Zeitraum des Herstellungsvorganges abgehalten werden, sohin eindeutige Kausalität zur Herstellung der vertragsgegenständlichen Bauvorhaben besteht.



## **Artikel 11**

### **Rechte und Pflichten der Vertragsparteien**

(1) Der Bund behält sich das Recht vor, die Einhaltung der Regelungen dieser Vereinbarung, insbesondere die bestimmungsgemäße Verwendung der von ihm gewährten finanziellen Mittel, gesondert zu überprüfen oder von einem von ihm zu benennenden Dritten überprüfen zu lassen (Verwendungskontrolle).

(2) Das Land Wien wird sicherstellen, dass die Wiener Linien im Zusammenhang mit der Verwendungskontrolle alle Prüfungsmöglichkeiten (insbesondere auch eine Kontrolle an Ort und Stelle) einräumen, alle erforderlichen Auskünfte erteilen und alle Bücher und Belege bis zum Ablauf von sieben Jahren nach Beendigung der von dieser Vereinbarung umfassten Vorhaben sicher und geordnet aufbewahren.

(3) Im Sinne der Kostenwahrheit kommen die Vertragsparteien überein, dass etwaige aus der Verwirklichung der vertragsgegenständlichen Vorhaben erzielbare Einnahmen, wie etwa durch die Einhebung von Baukostenbeiträgen Dritter oder durch Erlöse aus der späteren Veräußerung von für den U-Bahn-Bau nicht mehr benötigten Grundstücken, nach Abzug der sich darauf beziehenden Entwicklungskosten der Wiener Linien, zu refundieren sind.

(4) Ausgaben, bei denen die Prüfung im Rahmen der Verwendungskontrolle ergeben hat, dass diese den Ausführungen gemäß Art. 10 über die Verrechenbarkeit nicht entsprechen, sind zu refundieren.

(5) Durch einen Beschluss des Lenkungsausschusses können Regelungen über die Refundierung von Ausgaben, die den Ausführungen gemäß Art. 10 über die Verrechenbarkeit nicht entsprechen, erlassen werden. Wenn im Lenkungsausschuss keine Einstimmigkeit gemäß Art. 7 Abs. 5 erzielt wird, hat der Bund das Recht, Forderungen einzuklagen.

## **Artikel 12**

### **Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften**

(1) Die Geltung der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG über Vorhaben in der Bundeshauptstadt Wien, an welchen der Bund und das Land Wien interessiert sind, BGBl. Nr. 18/1980 und LGBl. für Wien Nr. 21/1979, bleibt von der Umsetzung dieser Vereinbarung unberührt.

(2) Da die in Art. 3 angeführten Bauvorhaben nunmehr mit dieser Vereinbarung geregelt werden, sind frühere Vereinbarungen dazu, die auf Basis der Vereinbarung BGBl. Nr. 18/1980 und LGBl. für Wien Nr. 21/1979 geschlossen wurden, nicht mehr anzuwenden.

## **Artikel 13**

### **Inkrafttreten**

(1) Diese Vereinbarung tritt nach Ablauf des Tages in Kraft, an dem

1. die nach der Bundesverfassung erforderlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten der Vereinbarung erfüllt sind und
2. beim Bundeskanzleramt die Mitteilung des Landes Wien über die Erfüllung der nach der Landesverfassung erforderlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten eingelangt ist.

(2) Das Bundeskanzleramt teilt dem Land Wien die Erfüllung der Voraussetzungen nach Abs. 1 sowie den Tag des Inkrafttretens dieser Vereinbarung mit.

## **Artikel 14**

### **Urschrift und beglaubigte Abschrift**

Diese Vereinbarung wird in einer Urschrift ausgefertigt. Die Urschrift wird beim Bundeskanzleramt hinterlegt. Eine beglaubigte Abschrift erhält das Land Wien.

**Anlage:** Streckenplan U2xU5

Für den Bund gemäß Beschluss der Bundesregierung:

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie:

Der Bundesminister für Finanzen:

Für das Land Wien:

Der Landeshauptmann: