
83/AB XXIII. GP

Eingelangt am 12.01.2007

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 121/J-NR/2006 betreffend Zentralbahnhof Wien und Rahmenplan 2007-2012, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 29. November 2006 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wie hoch sind die gesamten Kosten (inklusive Absiedlung, Übergangslösungen,...) des Zentralbahnhofs Wien?

Antwort:

Der Hauptbahnhof Wien ist ein zukunftsweisendes Infrastrukturprojekt im Zentrum Europas. Er wird neben dem Flughafen Wien zur wichtigsten Drehscheibe für den internationalen und nationalen Personenreiseverkehr. Aus zwei Kopfbahnhöfen wird ein zentraler Durchgangsbahnhof und damit ein neuer Knotenpunkt im transeuropäischen Schienenverkehr geschaffen.

Die Kostenprognose für das Infrastrukturprojekt „Wien Hauptbahnhof“ beträgt 702 Mio. Euro (Preisbasis 2006). Bei dieser Preisermittlung wurden einerseits zusätzliche Leistungen gemäß der beschlossenen Entwurfsvariante wie z.B. Kosten für Provisorien, andererseits Projektrisiken bewertet, welche bei der Kostenabschätzung für den Rahmenplan 2005 (Preisbasis 1.1.2004) nicht berücksichtigt wurden. Ferner wurde eine Preisanpassung abgeschätzt.

Frage 2:

Wieviel wird für die Risiko-Vorsorge kalkuliert?

Antwort:

Als Vorsorge für Unvorhergesehenes wurde ein Betrag von 90,5 Mio. Euro kalkuliert.

Frage 3:

Wie hoch ist der fix zugesicherte Beitrag der Stadt Wien, und welche Zusicherung mit Verbindlichkeit liegt dem konkret zugrunde?

Antwort:

Der fix zugesagte Kostenbeitrag der Stadt Wien für den Bau des Infrastrukturprojekts beträgt 40 Mio. Euro. Zusätzlich wurden von der Stadt Wien Kosten für die Erhaltung der Vorplätze sowie der Straßen unter dem Gleisprojekt übernommen.

Dieser Zusage liegt eine „Absichtserklärung über die Durchführung spezieller Infrastrukturmaßnahmen im Raum Wien“ zugrunde, die am 03.03.2005 durch den Landeshauptmann von Wien, den Sprecher des Vorstandes der ÖBB-Holding AG, den Geschäftsführer der ASFINAG Bau Management GmbH und mir unterzeichnet wurde.

Eine detaillierte Finanzierungsvereinbarung wurde zwischen der Stadt Wien und dem ÖBB-Konzern weitestgehend ausverhandelt und soll nach Genehmigung des Rahmenplanes 2007 - 2012 unterschrieben werden.

Frage 4:

Wie hoch ist der fix zugesicherte Beitrag aus TEN-Mitteln, und welche Zusicherung mit Verbindlichkeiten liegt dem konkret zugrunde?

Antwort:

Für den Zeitraum 2007-2013 konnten bislang noch keine Anträge auf EU-Zuschüsse von Verkehrsvorhaben aus der TEN-Haushaltslinie gestellt werden. Die jeweiligen Anträge für das TEN-Förderprogramm der EU können erst nach Verabschiedung der neuen TEN-Finanzierungsverordnung (Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze in den Bereichen Verkehr) eingereicht werden, wenn die Europäische Kommission einen entsprechenden Aufruf veröffentlicht und die entsprechenden Antragsformulare zur Verfügung stellt. Auf Grundlage dieser Anträge werden die zu fördernden Vorhaben dann von der Europäischen Kommission ausgewählt werden.

Für das Projekt "Wien Hauptbahnhof" bestehen als Teil und Verknüpfung der vorrangigen TEN-Vorhaben Nr. 17, Nr. 22 und Nr. 23 gute Chancen, im Zeitraum 2007-2013 EU-Zuschüsse aus der TEN-Haushaltslinie zu erhalten. Hierbei ist zu beachten, dass der höchstmögliche TEN-Zuschuss für vorrangige Vorhaben 20% der zuschussfähigen Kosten (bzw. ausnahmsweise 30% bei grenzüberschreitenden Abschnitten von vorrangigen TEN-Vorhaben) nicht überschreiten darf.

Frage 5:

Wie hoch werden die Grundstückserlöse kalkuliert?

Antwort:

Auf Basis der vorgesehenen Widmungen wird der Erlös auf ein Potenzial von 274 Mio. Euro eingeschätzt. Für die Aufwendungen der Liegenschaftsentwicklung, Grundstücksarrondierungen, Freimachung inkl. Entkontaminierung bzw. Ersatzschaffung und Verwertung werden rd. 120 Mio. Euro veranschlagt.

Zusätzlich werden die durch die Optimierung der Betriebseinrichtungen freiwerdenden Flächen (Westbahnhof, Laxenburgerstraße) auf ein Erlöspotenzial von 54 Mio. Euro eingeschätzt. Für die Aufwendungen dieser Liegenschaftsentwicklungen und Freimachungen inkl. Entkontaminierung werden 21 Mio. Euro veranschlagt.

Frage 6:

Von wem und in wessen Auftrag wurden die entsprechenden Bewertungen erstellt, auf denen diese Kalkulation fußt?

Antwort:

Die Erlösabschätzung wurde in einem Sachverständigengutachten von MRG (Metzger Realitäten Gruppe) überprüft und der Erlös bis ca. 2015 als plausibel qualifiziert. Die Beauftragung erfolgte über die Projektorganisation Hauptbahnhof Wien.

Fragen 7 und 8:

Warum erfolgt keine öffentliche Ausschreibung des Verkaufs der Grundstücke?

Warum erfolgt keine öffentliche Interessentensuche?

Antwort:

Bisher sind noch keine Verkäufe getätigt worden. Eine geeignete öffentliche Bestbietersuche

ist vorgesehen.

Frage 9:

Welche Optionen liegen derzeit vor?

Antwort:

Derzeit liegen Interessensbekundungen von zwei Unternehmensgruppen vor.

Frage 10:

Wieviel des Areals soll zu welchem Quadratmeterpreis an PORR, Raiffeisen oder Kallinger gehen?

Antwort:

Derzeit werden überhaupt keine Überlegungen in diese Richtung angestellt.

Frage 11:

Welche Wohnungsgenossenschaften haben Kaufoptionen in welchem Umfang und zu welchem Quadratmeterpreis?

Antwort:

Es haben keine Wohnungsgenossenschaften irgendwelche Kaufoptionen. Vergaben sollen in Abstimmung mit dem Wohnfonds Wien erfolgen.

Frage 12:

Warum wurde für die Errichtung des Zentralbahnhofs kein Architekturwettbewerb veranstaltet?

Antwort:

Grundlage des Entwurfes des Hauptbahnhofes ist das Siegerprojekt eines zweistufigen internationalen Expertenverfahrens, zu dem zehn Architektenteams eingeladen wurden und welches im Jahr 2004 abgeschlossen wurde.

Der Generalplaner für den Hauptbahnhof Wien wurde in einem EU-weiten öffentlichen Verfahren ermittelt. Für weitere Planerleistungen am Hauptbahnhof Wien wird es geeignete Verfahren geben.

Frage 13:

Warum erfolge für den Verkauf der Werkstätte Floridsdorf keine Ausschreibung oder öffentliche Interessentensuche?

Antwort:

Von Seiten der ÖBB Immobilienmanagement GmbH wurde im September 2005 im Rahmen einer Standortevaluierung durch den Krankenanstaltenverbund das Grundstück für die Errichtung des Krankenhauses Wien Nord vorbehaltlich der notwendigen Gremialbeschlüsse angeboten.

Frage 14:

Wie erklären Sie sich den niedrigen Preis von 360 Euro pro m²?

Antwort:

Dem Krankenanstaltenverbund wurde eine Grundstücksfläche von 60.000 m² zu einem Preis von rd. 27 Mio. Euro angeboten, dies entspricht einem Grundstückspreis von 450 Euro pro m².

Frage 15:

Auf welche Weise wollen Sie künftig - allgemein und konkret beim Zentralbahnhofs-Projekt - vermeiden, dass durch Planungsfehler, geringe Immobilienerlöse und andere Vorkommnisse der Republik als Eigentümer der ÖBB Schaden erwächst?

Antwort:

Für das Projekt „Wien Hauptbahnhof wurden zur Absicherung der Kostenangaben externe Ingenieurbüros beauftragt, unabhängig von der Kostenermittlung durch den beauftragten Generalplaner eine Preiskalkulation durchzuführen. Diese „Parallelkostenberechnung“ wurde durch folgende Expertenbüros durchgeführt:

- Drees und Sommer Infra Consult Management GmbH, München
- Architekt Mag. arch. Walter Matzka, Wien
- Ernst Basler & Partner AG, Zürich

Die o.g. unabhängigen Ingenieurbüros konnten durch ihre gutachterliche Kostenermittlung die Kalkulation des Generalplaners bzw. der mit der Planung beauftragten Ingenieurgesellschaft bestätigen.

Zur Absicherung der dem Gesamtfinanzierungsmodell zugrunde liegenden Immobilienerlösabschätzung wurde ein allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger mit einer Plausibilisierung der Erlösplanung beauftragt.

Durch die erfolgte solide Planung und effizientes Baumanagement kann daher ausgeschlossen werden, dass der Republik aus Planungsfehlern ein Schaden entsteht.

Frage 16:

Welche Kosten entstehen dadurch, dass die jüngst errichteten Gebäude und Anlagen der ÖBB-Traktion am Süd-/Ost-Bahnhof nun im Sinne der Optimierung der Immobiliengeschäfte rund um das Zentralbahnhofs-Projekt erneut an einen anderen, noch dazu für die künftige Abwicklung des Eisenbahnbetriebs nachteiligen Standort übersiedelt und neu errichtet werden müssen?

Antwort:

Im Zuge des Projektes Hauptbahnhof werden verschiedene betriebsnotwendige Serviceeinrichtungen verlegt und an einem zentralen Ort zusammengeführt. Am Standort Matzleinsdorferplatz werden u.a. Werkstätten für Personenwagen und Triebfahrzeuge sowie die notwendigen Zu- und Nachlaufgleise konzentriert. Insgesamt errichten die ÖBB hier eine moderne Infrastruktur für die betrieblichen Abläufe. Dieses durchgängige Standortkonzept dient der optimalen Betriebsabwicklung und fördert eine flexiblere und leistungsfähigere Betriebsführung sowie eine Reduktion der notwendigen Fahrten zwischen den Anlagen.