

XXIII. GP.-NR

1353 /J

10. Juli 2007

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend „Mega-Bahnhof“ - gehörige Zahlenverwirrung und sonstige Unklarheiten beim Projekt Hauptbahnhof/Zentralbahnhof Wien

Anlässlich des medial ausführlich abgefeierten Spatenstichs für das Wiener Zentralbahnhofsprojekt - auch unter dem Namen „Die Drei mit dem Presslufthammer“ bekannt – wurden sehr unterschiedliche Zahlen zu den Kosten und zum Fahrgastaufkommen dieses künftigen Bahnhofs kolportiert. Im Ergebnis blieben unerwartet hohe Fahrgastzahlen und unerwartet niedrige Kosten übrig, was das in der Vergangenheit immer wieder umstrittene Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projekts natürlich in einem besseren Licht dastehen lässt.

Zusätzlich sind – neben einigen bereits bekannten Fragen aus dem Themenfeld „günstige Immobilienverwertung“ – auch noch gestalterische und verkehrsorganisatorische Fragen offen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. In einigen Ihnen noch aus beiderseits vorteilhaften Wiener Zeiten oder über persönliche Bezüge verbundenen Medien wie „Österreich“ oder „Kronen Zeitung“ wurde am 13.6.2007 beispielsweise von „145.000 Passagieren pro Tag“ am Bahnhof berichtet sowie davon, dass täglich „auf den künftig fünf überdachten Doppelbahnsteigen 1.000 Züge und 145.000 Passagiere abgefertigt“ würden.

In der Berichterstattung der Austria Presse Agentur zum selben Anlass war hingegen zu lesen „Am neuen Bahnhof werden 40.000 Reisende täglich erwartet.“

Welche dieser Zahlen können Sie auf welcher Grundlage bestätigen?
Bedeutet dies, dass pro Bahnsteig und Tag im Durchschnitt 100 Züge (also einer etwa alle 13 Minuten, rund um die Uhr) abgefertigt werden sollen?
Bedeutet dies, dass am Hauptbahnhof mit jedem Zug durchschnittlich 40 Reisende ankommen oder abfahren werden?

2. Betragen – bezugnehmend auf dieselben Medienberichte - die Mittel, die für den Bahnhof eingesetzt werden, 800, 886 oder 2000 Mio Euro?

3. Können Sie bestätigen, dass bestimmte Konglomerate aus der Immobilienbranche, die im Nahfeld zur Stadt Wien stehen, bei der Verwertung der Grundstücke in der künftigen Bahnhofs-City bevorzugt zum Zug gekommen sind bzw. kommen werden?
4. Welchen Beitrag zum Bahnhofsprojekt werden die Nutznießer der Immobiliengeschäfte auf den derzeitigen ÖBB-Arealen aus der Differenz zwischen Kaufpreisen und Verwertungserträgen leisten?
5. Warum gab es trotz der gewaltigen investierten Summen und der städtebaulichen Prominenz des Objekts keinen ArchitektInnenwettbewerb für die Gestaltung des Bahnhofs („Aufnahmegebäude“) selbst?
6. Werden Sie dies nachholen, wenn nein warum nicht?
7. Welche Maßnahmen zur ökologisch-energetischen Optimierung des künftigen Bahnhofsgebäudes – beispielsweise auch betreffend der Nutzung der gewaltigen Dachflächen für solarenergetische Zwecke - sind a) fixiert, b) vorgesehen?
8. Warum gab es trotz der gewaltigen investierten Summen und der anerkannt hohen Bedeutung eines „einladenden“ baulichen Umfelds keinen ArchitektInnenwettbewerb und überhaupt bislang keinerlei präzisere Gestaltungsvorstellung für das Bahnhofsvorfeld, das nach den derzeitigen Visualisierungen und Simulationen eher einer Beton- und Verkehrswüste im Schatten der Hochhäuser als einem irgendwie einladenden Platz ähnelt?
9. Werden Sie dies nachholen, wenn nein warum nicht?
10. Halten Sie angesichts der inzwischen international gängigen Standards bei großen Bahnhofsneubauprojekten, wo Schienenverkehr und städtischer Personennahverkehr im Sinne kurzer Wege möglichst vertikal übereinander angeordnet werden, die Anbindung des geplanten Bahnhofs an den städtischen Nahverkehr mit einer Straßenbahn am einen Ende und einer U-Bahn-Linie ein Stück weit vom anderen Ende für geglückt, zeitgemäß und hinreichend?
11. Von welchen Umsteigzahlen zwischen Wiener Nahverkehr und ÖBB wird am Knotenpunkt Wien Meidling ausgegangen, von welchen am künftigen Knotenpunkt Wien Hauptbahnhof?
12. Halten Sie es für zielführend, dass die ÖBB – wie konkret im unmittelbaren Umfeld des Hauptbahnhofs vorgesehen - als zu nicht unwesentlichen Teilen öffentlich finanziertes Verkehrsunternehmen als Errichter von Einkaufszentren auftreten, welche letztlich bestehende Strukturen (Einkaufsstraßen, ...) im Umfeld konkurrieren, die dann wiederum mit öffentlichen Mitteln gestützt und gefördert werden müssen?

The bottom of the page features several handwritten signatures and initials in black ink. On the left, there is a signature that appears to be 'B. H. ...'. In the center, there are initials 'W. K.'. On the right, there is a large, stylized signature that looks like 'Grosche' or 'Grosche', followed by another signature that is partially obscured and ends in a large flourish. There are also some smaller, less legible initials and marks scattered around these main signatures.