

5830/AB XXIV. GP

Eingelangt am 25.08.2010

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
A-1017 W i e n

GZ. BMVIT-10.000/0037-I/PR3/2010
DVR:0000175

Wien, am . August 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Maier, Kolleginnen und Kollegen haben am 25. Juni 2010 unter der **Nr. 5889/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend aktuelle Bestandsaufnahme zu Großprojekten im Infrastrukturbereich Schiene und Straße gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Hauptbahnhof

Zu Frage 1:

- *Ist der Wiener Hauptbahnhof ein Projekt von überregionaler Bedeutung für den öffentlichen Personenverkehr?*

Der neue Hauptbahnhof Wien wird sowohl für den Personennahverkehr als auch für den Personenfernverkehr zum Mittelpunkt für den Eisenbahnverkehr im Raum Wien werden.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Hat das Verkehrsministerium Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Verkehrsplanung?*
- *Wenn ja, welche?*

In diesem Zusammenhang darf ich auf die Bestimmungen des Bundesministeriengesetzes verweisen, wonach Angelegenheiten des Verkehrswesens, wozu naturgemäß auch die strategische und überregionale Verkehrsplanung zu zählen ist, in die Zuständigkeit des BMVIT fallen. Demzufolge ist beispielsweise gemäß § 42 Abs. 7 des Bundesbahngesetzes bei der Erstellung des Rahmenplanes auf die Festlegungen in dem mit dem/der BundesministerIn für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesministerium für Finanzen abzustimmenden Zielnetz Bedacht zu nehmen.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *In welcher Form ist das BMVIT in die Planungen für den Hauptbahnhof in Wien einbezogen?*
- *In welcher Form ist das BMVIT in die Errichtung des Hauptbahnhofes in Wien einbezogen?*

Die Planung und Errichtung von Bahnhofsanlagen fällt in die operative Geschäftstätigkeit der ÖBB-Infrastruktur AG.

Zu den Fragen 6 bis 8:

- *War die Oberste Eisenbahnbehörde in diesem Verfahren involviert?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die Oberste Eisenbahnbehörde war in diesem Verfahren als UVP-Genehmigungsbehörde gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsgesetz 2000 befasst.

Zu den Fragen 9 bis 11:

- *Welche Gesamtkosten inkl. Planung haben Sie im Rahmenplan 2009-2014 ÖBB-Infrastruktur Bau AG Eisenbahninfrastruktur für das Projekt Hauptbahnhof Wien (inkl. Südtirolerplatz) vorgesehen?*
- *Wie stellen sich die Gesamtkosten heute, zum Zeitpunkt der Einbringung der gegenständlichen Anfrage dar?*
- *Wie hoch werden die Kosten für den Hauptbahnhof insgesamt sein (aufgliedern in Planungs-, Abbruch-, Umsiedelungs-, Errichtungs- und Gleisarbeiten sowie Kosten der Anbindung an die Westbahn)?*

Im derzeit, dh auch zum Zeitpunkt der Einbringung der gegenständlichen Anfrage, gültigen Rahmenplan 2009 – 2014 sind für den Hauptbahnhof Wien inkl. Planungen € 933,7 Mio. vorgesehen.

Die Kosten für die Anbindung an die Westbahn sind nicht Bestandteil dieses Projektes.

Zu Frage 12:

- *Wie erfolgt konkret die Abstimmung zwischen den einzelnen Projektbeteiligten – sprich zwischen den ÖBB, der Stadt Wien und dem BMVIT?*

Wie bereits ausgeführt, fällt die Planung und Errichtung von Bahnhofsanlagen in die operative Geschäftstätigkeit der ÖBB-Infrastruktur AG, weshalb ein diesbezüglicher, zusätzlicher Abstimmungsbedarf nicht erblickt werden kann.

Für die Behandlung übergeordneter, d.h. über die operative Umsetzung hinausgehender, Fragen, wurde ein Lenkungsausschuss eingesetzt, dem Vertreter des ÖBB-Konzerns, der Stadt Wien und meines Ministeriums angehören.

Zu den Fragen 13 und 17 bis 20:

- Wie stellen Sie sicher, dass der oben zitierten Kritik des Rechnungshofes Beachtung geschenkt wird?
- Wer in der Wiener Stadtregierung ist zuständig für die U-Bahn-Planung?
- Wie hoch werden die Kosten für die Verlängerung der U 2 sein?
- Sind Sie der Ansicht, dass dieses Geld der Steuerzahler im Sinne der überregionalen Verkehrsplanung gut eingesetzt ist, wenn die U-Bahn am Wr. Zentralbahnhof vorbeiführen wird?
- Was haben Sie sonst noch unternommen, um diesen Schildbürgerstreich zu verhindern und für die unmittelbare Anbindung des Wiener Zentralbahnhofs an das Wiener U-Bahnnetz zu sorgen?

Die im Motivenbericht enthaltenen Ausführungen hinsichtlich der Linienführung der U-Bahnlinie U2 und hinsichtlich der U-Bahn im Allgemeinen beziehen sich im Wesentlichen auf Angelegenheiten der Wiener Stadtverwaltung. Der Vertrag über die Finanzierung der Wiener U-Bahn ist seit Beginn des U-Bahn Baus ein Vertrag zwischen der Stadt Wien und dem Bundesministerium für Finanzen.

Zu den Fragen 14 bis 16:

- Haben Sie hinsichtlich der Anbindung an das U-Bahnnetz Gespräche mit den Verantwortlichen der ÖBB und der Stadt Wien geführt?
- Wenn ja, wann genau, mit wem, und was war jeweils das Ergebnis?
- Wenn nein, warum nicht?

Der Ausbau der U2-Süd und die Mitfinanzierung durch den Bund ist seit Sommer 2007 mit der Stadt Wien vereinbart. Diese Vereinbarung hat der Bundesminister für Finanzen ausverhandelt.

**Einhaltung der Kostenschätzung
für den Umbau des Wiener Westbahnhofes**

Zu den Fragen 21 und 22:

- In welcher Form ist das BMVIT in die Planungen für den Umbau des Wiener Westbahnhofes in Wien einbezogen?
- In welcher Form ist das BMVIT in den Umbau des Wiener Westbahnhofes einbezogen?

Wie bereits ausgeführt, fällt die Planung und Errichtung von Bahnhofsanlagen in die operative Geschäftstätigkeit der ÖBB-Infrastruktur AG.

Zu den Fragen 23 bis 25:

- *War die Oberste Eisenbahnbaubehörde in diesem Verfahren involviert?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die Oberste Eisenbahnbehörde war in diesem Verfahren als für die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung (gemäß § 31 f Eisenbahngesetz) zuständige Genehmigungsbehörde gemäß § 12 Abs. 3 Eisenbahngesetz befasst.

Zu den Fragen 26, 27, 32 und 33:

- *Gibt es Hinweise für eine Kostenüberschreitung bei der Neugestaltung des Westbahnhofes?*
- *Wenn ja, wie hoch sind diese anzusetzen?*
- *Welche Finanzierungsanteile des Westbahnhofs hat der Bund übernommen?*
- *Welche Gesamtkosten haben Sie im Rahmenplan vorgesehen?*

Der Umbau des Wiener Westbahnhofs wird auch aus Rahmenplanmitteln finanziert. Im Rahmenplan 2009 – 2014 sind Kosten (Planung und Bau) in der Höhe von € 43,0 Mio. angesetzt.

Zu den Fragen 28 bis 30:

- *Sind beim Westbahnhof vom ursprünglichen Plan abweichend Bauten und Anlagen zu errichten?*
- *Wenn ja, welche sind dies, bzw. wie hoch sind die Kosten hierfür?*
- *Kann der vorgesehene Fahrplan für die Fertigstellung des Westbahnhofes eingehalten werden oder könnten aus einer längeren Bauzeit noch Baukostensteigerungen entstehen?*

Nach Mitteilung der ÖBB-Holding AG sind bei der BahnhofCity Wien West im Vergleich zum Wettbewerbsergebnis keine von diesem Plan abweichende Bauten und Anlagen errichtet worden. Aus derzeitiger Sicht können laut ÖBB-Holding AG sowohl die genehmigten Gesamterrichtungskosten als auch der Fertigstellungstermin mit November 2011 für den Bau der BahnhofCity Wien West gehalten werden.

Zu Frage 34:

- *Wie erfolgt konkret die Abstimmung zwischen den einzelnen Projektbeteiligten – sprich zwischen den ÖBB, der Stadt Wien und dem BMVIT?*

Wie bereits ausgeführt, fällt die Planung und Errichtung von Bahnhofsanlagen in die operative Geschäftstätigkeit der ÖBB-Infrastruktur AG, weshalb ein diesbezüglicher, zusätzlicher Abstimmungsbedarf nicht erblickt werden kann.

Zu den Fragen 31, 35 bis 40:

- Welche infrastrukturellen Einrichtungen werden gemeinsam von der ÖBB und der Stadt Wien finanziert, wie hoch sind die Aufwendungen hierfür und wie lautet der Aufteilungsschlüssel?
- Inwieweit können die geplanten Einnahmen aus der Immobilienverwertung auch tatsächlich lukriert werden?
- Inwieweit ist es möglich, die geplanten Büro- und Wohnbauprojekte entlang der Felberstraße im vorgesehenen Zeitraum zu realisieren?
- Wie weit ist die Verwertung der im Einkaufszentrum vorgesehenen Einkaufsflächen fortgeschritten?
- Welche Kosten sind den ÖBB aus der Schaffung von Ausweicheinrichtungen und Umbauten entstanden, die den Betrieb auch während der Bauzeit ermöglichen?
- Wie hoch sind die Kosten für die Schaffung von baulichen und verkehrstechnischen Anbindungen in Richtung Äußerer und Innerer Mariahilfer Straße?
- Welche Kosten sind für die Sanierung des Geländes von Altlasten entstanden und wer hat diese übernommen?

Die selbstständige Tätigkeit ausgegliederter Einrichtungen in privatrechtlicher Form ist keine Verwaltungstätigkeit, die der politischen Kontrolle iSd. des Art. 52 Abs. 1 B-VG unterliegt. Daran ändert auch die Regelung des Art. 52 Abs. 2 B-VG nichts, die nur klarstellen wollte, dass das Interpellationsrecht in Bezug auf ausgegliederte Einrichtungen nur insoweit besteht, als der Bundesminister auf die Tätigkeit der ausgegliederten Einrichtungen eine Ingerenzmöglichkeit besitzt (vgl. Kahl in Korinek/Holoubek, Österreichisches Bundesverfassungsrecht, RZ 28f. zu Art. 52 B-VG). Die oben angeführten Anfragepunkte sind nicht vom Interpellationsrecht umfasst.

Zu Frage 41:

- Von welchen Fahrgastzahlen ist man bei den Planungsüberlegungen für die verkehrstechnische Erschließung, die Bereitstellung von Parkplätzen sowie die Auslegung der Zufahrtsmöglichkeiten zum Bahnhof ausgegangen?

Laut ÖBB-Holding AG wurde bei der Planung von rund 40.000 bis 50.000 Fahrgästen pro Tag ausgegangen. Ausgangspunkt für die Planung der verkehrstechnischen Erschließung war grundsätzlich die bisherige Bahnhofsfunktion, wobei auf erforderliche Aus- und Einstiegsstellen für Busse, Taxistandplätze, Parkplätze und Fahrradabstellanlagen bei der Planung der Bahnhofsvorfelder Bedacht genommen wurde und die bestehende Hochgarage Felberstraße, sowie die Funktion des Westbahnhofes als zentraler Umsteigeknoten zwischen Bahn, U3 und U6, Straßenbahn und Buslinien im Planungsprozess berücksichtigt wurde.

Lobauquerung Schwechat – Süßenbrunn

Zu den Fragen 42 bis 44

- Welche Varianten zur S1-Verbindung zwischen Schwechat und Süßenbrunn im Bereich der Lobau liegen Ihnen derzeit vor?
- Welcher Variante geben Sie warum den Vorzug?
- Wie beziffern Sie die Variante der Lobau-Brücke?

Am 27. März 2009 erfolgte durch die ASFINAG die Einreichung des Projektes S 1 Wiener Außenring Schnellstraße im Abschnitt Schwechat bis Süßenbrunn zur Umweltverträglichkeitsprüfung. Das Verfahren ist derzeit im Gange. Das eingereichte Projekt sieht eine Querung von Donau und Lobau mittels eines Tunnels in geschlossener Bauweise unter der Donau und dem Nationalpark Donau-Auen vor.

Zu Frage 45:

- *Wie beziffern Sie die Variante des Lobau-Tunnels?*

Die eingereichten Vorhabenskosten für das Projekt S 1 Schwechat bis Süßenbrunn belaufen sich auf € 1.656 Mio. Darin enthalten sind sämtliche Baukosten, Grund- und Objekteinlösen, Zuschläge für Unvorhergesehenes und Vorausvalorisierung sowie sämtliche Planungs- und Projektmanagementkosten.

Zu den Fragen 46 und 47:

- *Liegt bereits eine Zusage einer Kofinanzierung durch den Bund vor?*
- *Wenn ja, in welcher Höhe?*

Die ASFINAG ist ein kundenfinanzierter und wirtschaftlich eigenständig agierender Betreiber und Errichter von Autobahnen und Schnellstraßen. Als nutzerfinanziertes Unternehmen erhält die ASFINAG keine Mittel aus dem Bundesbudget.

Zu Frage 48:

- *Was unternehmen Sie, um die Kosten dieser Verbindung zu reduzieren?*

Sämtliche Bauvorhaben der ASFINAG werden gemäß den geltenden gesetzlichen Vorgaben und den geltenden Richtlinien und Vorschriften entsprechend dem Stand der Technik geplant und errichtet. Diese Richtlinien und Vorschriften werden laufend auf ihre Effizienz und Wirtschaftlichkeit hin evaluiert. Dem entsprechend werden die Projekte an den fortgeschriebenen Stand der Technik sowie an den verkehrlichen Bedarf angepasst.

Zu den Fragen 49 bis 52:

- *Haben Sie diesbezüglich mit der Wiener Stadtregierung bereits Kontakt aufgenommen und was waren die Ergebnisse dieser Gespräche?*
- *Wenn Nein, warum nicht?*
- *Wann rechnen Sie mit dem Baubeginn dieses Abschnitts?*
- *Wann rechnen Sie mit der Verkehrsfreigabe dieses Abschnitts?*

Ich darf diesbezüglich auf die laufende Evaluierung aller Neubauprojekte verweisen.