

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (<http://www.ub.tuwien.ac.at>).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (<http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/>).

# TU

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN

## DIPLOMARBEIT

MASTER'S THESIS

### **Analyse des Projektmarketing am Beispiel Bahnhofsoffensive und Bahnhof St. Anton**

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines  
Diplomingenieurs  
unter der Leitung von

O.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Hans Georg Jodl  
Dipl.-Ing. Natascha Weihsinger  
E 234  
Institut für Baubetrieb und Bauwirtschaft

eingereicht an der Technischen Universität Wien  
Fakultät für Bauingenieurwesen

von

**Stefan KASPER**  
9226799  
Eckpergasse 8, 1180 Wien

Wien, im September 2003

# Kurzfassung

Das *Institut für Baubetrieb und Bauwirtschaft* der *TU Wien* und die *FH Technikum Joanneum GmbH* (Studiengang Bauplanung und Baumanagement) haben sich im Rahmen ihrer branchenübergreifenden Forschungs Kooperation „Projektmarketing im Bauwesen“ zum Ziel gesetzt, eine systematische und strategische Marketingprozessabwicklung für Bauunternehmen auszuarbeiten. Damit soll der in der Bauwirtschaft allzu sehr vernachlässigten Öffentlichkeitsarbeit entgegengesteuert bzw. das Image der Baubranche verbessert werden.

Die vorliegende Arbeit wurde im Rahmen dieses Forschungsprojektes erstellt und befasst sich mit der Analyse des Projektmarketings anhand der Beispiele Bahnhofsoffensive und Bahnhof St. Anton.

Zu Beginn wird ein Überblick über die Grundlagen des Marketings gegeben. Dabei werden u.a. die verschiedenen Kommunikationsinstrumente und Managementtechniken, wie z.B. das Public Affairs- und das Customer Relationship Management, näher beschrieben. Im weiteren werden die einzelnen Projektbezugsgruppen (Projektbeteiligte, Politik, Behörden, Projektbetroffene, Medien etc.) erläutert, wobei besonderes Augenmerk auf die Möglichkeiten der Einflussnahme der Betroffenen auf Großprojekte gelegt wird (Bürgerinitiativen, Parteistellung, Umweltverträglichkeitsprüfung etc.).

Im zweiten Teil wird eine Analyse der Öffentlichkeitsarbeit anhand der Bahnhofsoffensive durchgeführt. Dabei werden das ÖBB-Programm, sowie ein erfolgreiches (Hauptbahnhof Linz) und ein weniger erfolgreiches (Bahnhof Feldkirch) Fallbeispiel beschrieben. Der dritte und letzte Teil ist dem Bahnhof St. Anton (Infrastrukturprojekt, inkl. dem zweigleisigen Ausbau der Strecke St. Jakob - St. Anton) gewidmet. Diese zwei Abschnitte sind - zwecks optimaler Vergleichbarkeit - identisch aufgebaut und beinhalten folgende Punkte:

- die Objektbeschreibung: dazu gehören u.a. die technischen Daten, die Notwendigkeit, die Finanzierung und die Chronologie des Projektes
- die Analyse des Projektumfeldes hinsichtlich der Interaktionen der Bezugsgruppen
- die durchgeführten Projektmarketing- und Public Affairs Management-Aktivitäten
- die Lobbyingaktivitäten der Projektgegner
- das Feedback der Projektbezugsgruppen
- die Analyse des Erfolges bzw. Misserfolges der gesetzten Aktivitäten

# Abstract

The *Institute for Construction Management and Economics* of the *Vienna University of Technology* and the *University of applied science FH Joanneum* (Degree Programme: Construction Engineering and Management) have entered an interdisciplinary research cooperation with the aim to develop a systematic and strategic marketing implementation process for building contractors. The main objective is to improve the public relations work as well as the image of the construction industry.

The present thesis has been elaborated within the framework of this research project and analyses the project marketing based on the examples “Bahnhofsoffensive” (ÖBB railway station renewal programme) and “Bahnhof St. Anton” (St. Anton railway station).

The first part gives an overview of the fundamental principals of marketing and presents, among other things, possible means of communication and management techniques, such as public affairs- and customer relationship management. Moreover, it contains a description of the project related groups (project partners, politicians, authorities, persons affected by the project, media etc. ), with main emphasis on the different possibilities how the “persons affected by the project” can influence the project.

The second part contains an analysis of the public relations work that has been carried out for the “Bahnhofsoffensive”. The ÖBB Programme, as well as a successful (Linz central station) and a less successful (Feldkirch station) case study are presented herein. The third and last part is dedicated to the “Bahnhof St. Anton” (infrastructure project, including the double-track extension of the track section St. Jakob – St. Anton). These two parts are structured identically in order to allow an optimal comparison; they comprise the following points:

- the presentation of the project includes the technical data, the necessity, the financing and the chronology of the project
- the analysis of the project surroundings, especially with regard to the interactions of the project related groups
- the project marketing and public affairs management activities, that have been carried out by the building contractor/client (ÖBB)
- the lobbying activities of the project opponents
- the feedback of the project reference groups
- the analysis of the success or failure of the various activities that have been carried out

# Danksagung

Ich möchte mich hiermit bei all jenen Personen und Organisationen bedanken, die mir während des Studiums und der Diplomarbeit hilfreich zur Seite gestanden sind.

Mein Dank gilt insbesondere:

- Meinen Eltern Edda und Harald Kasper, die mir die Möglichkeit für diesen Ausbildungsweg gegeben haben und mich dabei stets unterstützt haben.
- Meinen Betreuern Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr. Hans Georg Jodl und Dipl.-Ing. Martina Bichler bzw. Dipl.-Ing. Natascha Weihsinger für ihre Anregungen und Hilfestellungen bei der Bearbeitung der Diplomarbeit.
- FH-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Stempkowski (FH Joanneum), für seine Hilfe bei der Auswahl der Interviewpartner.
- Den Vertretern der ÖBB, die mir mit viel Zeit Einblick in ihre Projekte gewährten und allen weiteren Gesprächspartnern.
- Meiner Schwester Christina Kasper, sowie meinen Freunden Erich, Mona, Jean und Georg, die mir in jeder Phase eine Stütze gewesen sind.

## INHALTSVERZEICHNIS

# **A BEGRIFFSDEFINITIONEN ..... 1**

1	Marketing.....	1
1.1	Baumarketing .....	2
1.2	Projektmarketing.....	3
1.3	Internes Marketing.....	4
2	Kommunikation.....	5
2.1	Kommunikationsmittel.....	6
2.2	Kommunikationsinstrumente.....	7
3	Managementtechniken.....	10
3.1	Public Affairs Management.....	10
3.2	Customer Relationship Management.....	10
4	Der Marketingmanagement-Prozess.....	11
5	Projektumfeld-Projektbezugsgruppen .....	12
5.1	Projektbeteiligte .....	12
5.2	Politik.....	13
5.3	Behörden.....	13
5.4	Projektbetroffene: Einflussnahme mittels direkter Demokratie .....	13
5.4.1	Petitionen und Bürgerinitiativen .....	14
5.4.2	Volksabstimmung .....	14
5.4.3	Volksbefragung.....	15
5.4.4	Volksbegehren.....	15
5.4.5	Partizipative Planungs- und Entscheidungsverfahren .....	15
5.5	NPO und NGO.....	19
5.6	Interessensvertretung .....	20
5.7	Medien und mediale Öffentlichkeit .....	21
5.8	Kunden.....	21

# **B DIE BAHNHOFSOFFENSIVE ..... 22**

TEIL I	DAS PROGRAMM BAHNHOFSOFFENSIVE.....	22
1	Objektbeschreibung.....	23
1.1	Daten.....	23
1.2	Lage .....	24
1.3	Sinn und Zweck .....	24
1.3.1	Notwendigkeit der Bahnhofsoffensive .....	24
1.3.2	Funktionen des Bahnhofes .....	25
1.3.3	Nutzen.....	26
1.4	Finanzierung.....	26
1.5	Beschreibung des Programms „Bahnhofsoffensive“ .....	30
1.5.1	Chronologie .....	32
1.5.2	Projektphasen.....	44
2	Projektumfeldanalyse.....	47
2.1	Projektbeteiligte .....	47
2.2	Politik.....	47
2.3	Behörden: Bundesdenkmalamt und Landeskonservatorate .....	49
2.4	Bevölkerung bzw. Projektbetroffene .....	55
2.5	NPOs und NGOs .....	57
2.6	Interessensvertretungen .....	58
2.7	Medien.....	60
2.8	Kunden.....	61
3	Projektmarketing und Public Affairs Management Aktivitäten.....	61
3.1	Monitoring über Meinungsforschungsinstitute .....	61
3.2	Projektmarketing.....	62
3.2.1	Kommunikation der Bahnhofsoffensive.....	62
3.2.2	Projektbegleitende Kommunikation.....	68
4	Lobbyingaktivitäten der Projektgegner .....	74
5	Ergebnisse.....	76
5.1	Feedback der Zielgruppen .....	76
5.2	Analyse des Erfolges oder Misserfolges der gesetzten Aktivitäten.....	80

# B DIE BAHNHOFSOFFENSIVE

TEIL II	BAHNHOF FELDKIRCH.....	81
1	Objektbeschreibung.....	82
1.1	Daten.....	82
1.2	Lage.....	83
1.3	Notwendigkeit des Projektes.....	83
1.4	Projektbeschreibung.....	83
1.4.1	Chronologie.....	83
1.4.2	Projektphasen.....	87
1.4.3	Technischer Bericht.....	90
1.4.4	Lageplan.....	91
2	Projektumfeldanalyse.....	93
2.1	Projektbeteiligte.....	93
2.2	Politik.....	94
2.3	Behörden.....	95
2.4	Bevölkerung bzw. Projektbetroffene.....	96
2.5	NPOs und NGOs.....	96
2.6	Interessensvertretungen.....	97
2.7	Medien und mediale Öffentlichkeit.....	97
2.8	Kunden.....	98
3	Projektmarketing und Public Affairs Management Aktivitäten.....	99
3.1	Monitoring über Meinungsforschungsinstitute (MEDOX – Studie).....	99
3.2	Projektmarketing.....	99
3.2.1	Kommunikation der Bahnhofsoffensive.....	100
3.2.2	Projektbegleitende Kommunikation.....	101
4	Lobbyingaktivitäten der Projektgegner.....	102
5	Ergebnisse.....	102
5.1	Feedback der Zielgruppen.....	102
5.2	Analyse des Erfolges oder Misserfolges der gesetzten Aktivitäten.....	106

# B DIE BAHNHOFSOFFENSIVE

TEIL III	BAHNHOF LINZ .....	107
1	Objektbeschreibung .....	108
1.1	Daten .....	108
1.2	Lage .....	109
1.3	Notwendigkeit des Projektes .....	109
1.4	Projektbeschreibung .....	109
1.4.1	Chronologie .....	109
1.4.2	Projektphasen .....	111
1.4.3	Technischer Bericht .....	113
1.4.4	Lageplan .....	117
2	Projektumfeldanalyse (nur Bauprojekt Linz Hauptbahnhof) .....	118
2.1	Projektbeteiligte .....	118
2.2	Politik .....	119
2.3	Behörden .....	120
2.4	Bevölkerung und Projektbetroffene .....	123
2.5	NGOs und NPOs .....	123
2.6	Interessensvertretungen .....	123
2.7	Medien und mediale Öffentlichkeit .....	123
2.8	Kunden .....	124
3	Projektmarketing und Public Affairs Management Aktivitäten .....	125
3.1	Monitoring über Meinungsforschungsinstitute .....	125
3.2	Projektmarketing .....	125
3.2.1	Kommunikation der Bahnhofsoffensive .....	125
3.2.2	Projektbegleitende Kommunikation .....	125
4	Lobbyingaktivitäten der Projektgegner .....	127
5	Ergebnisse .....	128
5.1	Feedback der Zielgruppen .....	128
5.2	Analyse des Erfolges oder Misserfolges der gesetzten Aktivitäten .....	131

# C BAHNHOF ST. ANTON ..... 132

1	Objektbeschreibung.....	133
1.1	Daten.....	133
1.2	Lage.....	134
1.3	Notwendigkeit des Projektes.....	137
1.4	Finanzierung.....	138
1.5	Projektbeschreibung.....	139
1.5.1	Chronologie.....	139
1.5.2	Projektphasen.....	147
1.5.3	Technischer Bericht.....	149
1.5.4	Lageplan.....	152
2	Projektumfeldanalyse.....	154
2.1	Projektbeteiligte.....	154
2.2	Politik.....	157
2.3	Behörden.....	158
2.4	Bevölkerung und Projektbetroffene.....	162
2.5	NPOs und NGOs.....	164
2.6	Interessensvertretungen.....	165
2.7	Medien und mediale Öffentlichkeit.....	166
2.8	Kunden.....	168
3	Projektmarketing und Public Affairs Management Aktivitäten.....	169
3.1	Monitoring.....	169
3.2	Projektmarketing.....	169
3.2.1	Allgemeine Kommunikation.....	170
3.2.2	Projektbegleitende Kommunikation.....	171
4	Lobbyingaktivitäten der Projektgegner.....	175
5	Ergebnisse.....	176
5.1	Feedback der Zielgruppen.....	176
5.2	Analyse des Erfolges oder Misserfolges der gesetzten Aktivitäten.....	179

---

<b>D</b>	Ergebnisse .....	180
----------	------------------	-----

### **Verzeichnisse und Begriffsbestimmungen**

<b>E</b>	Quellenverzeichnis .....	i
----------	--------------------------	---

<b>F</b>	Interviewverzeichnis .....	iv
----------	----------------------------	----

<b>G</b>	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....	v
----------	--	---

<b>H</b>	Abkürzungsverzeichnis .....	vi
----------	-----------------------------	----

***Wer nicht wirbt – stirbt***

*Henry Ford*

# A BEGRIFFSDEFINITIONEN

## 1 Marketing

Der Begriff „Marketing“ ist Anfang des 20. Jahrhunderts in den USA als Lehre vom Absatz und Handel in Verkäufermärkten entstanden. In der einschlägigen Literatur ist keine einheitliche Definition dieses Begriffes zu finden. Ist es zu Beginn die aus der Konsumgütertheorie stammende produktionsorientierte Marketingtheorie gewesen, so steht der Begriff heute für einen komplexen unternehmensumspannenden Prozess.

Kotler<sup>1</sup> hat fünf verschiedene Marketingorientierungen festgestellt:

- die Produktionsorientierung,
- die Produktorientierung,
- die Verkaufsorientierung,
- die Marketingorientierung,
- das wohlfahrtsbedachte Marketing.

Nachfolgend werden einige Definitionen genannt, welche die verschiedenen Orientierungen des Marketings veranschaulichen.

Eine der ersten Definitionen des Begriffes stammte von der American Marketing Association (AMA) und ist Ausdruck der Verkaufsorientierung. Demnach ist Marketing „the performance of business activities that directs the flow of goods and services from the producer to the consumer or user“.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Vgl. Kotler: Grundlagen des Marketing, 1999, S. 37.

<sup>2</sup> Vgl. Marhold: Marketing-Management für mittelständische Bauunternehmen, 1992, S.13.

Drucker versteht darunter nicht mehr rein die Unterstützung des Verkaufs, sondern für ihn steht vielmehr der Kunde im Mittelpunkt. Demnach heißt Marketing für ihn, das ganze Unternehmen aus einer Kundenperspektive zu betrachten.<sup>3</sup>

Die zwei gängigsten aktuellen Definitionsansätze liefern Kotler und Meffert:

Kotler: „Marketing ist ein Prozess im Wirtschafts- und Sozialgefüge, durch den Einzelpersonen und Gruppen ihre Bedürfnisse und Wünsche befriedigen, indem sie Produkte und andere Dinge von Wert erzeugen und miteinander austauschen.“<sup>4</sup>

Meffert: „Marketing ist die bewusst marktorientierte Führung des gesamten Unternehmens oder marktorientiertes Entscheidungsverhalten in der Unternehmung“ - Marketing ist die Planung, Koordination und Kontrolle aller auf die aktuellen und potentiellen Märkte ausgerichteten Unternehmensaktivitäten. Durch eine dauerhafte Befriedigung der Kundenbedürfnisse sollen die Unternehmensziele im gesamtwirtschaftlichen Güterversorgungsprozess verwirklicht werden.<sup>5</sup>

## 1.1 Baumarketing

Die Anzahl der wissenschaftlichen Veröffentlichungen zum Thema Baumarketing bzw. Marketing im Bauwesen ist bis heute sehr gering geblieben. Der Begriff des Baumarketing ist daher noch wenig gebräuchlich und wird in der Literatur differenziert behandelt.

Steinbacher liefert folgenden Ansatz: „Baumarketing heißt, im Rahmen eines Bauunternehmens Austauschprozesse und -beziehungen von unternehmensinternen und -externen Partnern, insbesondere mit Partnern auf Absatz- und Beschaffungsmärkten sowie im Bereich der Öffentlichkeit zu gestalten, und stellt ein Konzept zur marktorientierten Unternehmensführung dar.“<sup>6</sup> In dieser Definition finden sich branchenübergreifend die Inhalte der Begriffsdefinition nach Meffert wieder, wonach unter Marketing die bewusste, marktorientierte Führung des gesamten Unternehmens verstanden werden muss.<sup>7</sup>

Der jüngste umfassende Definitionsansatz stammt von E. Kreuzer, der Baumarketing als integriertes Managementmodell für Unternehmen der Bauwirtschaft sieht. Baumarketing ist „die vernetzte Denk- und Handlungsweise eines markt-, und kundenorientierten

---

<sup>3</sup> Vgl. Drucker: Management, 1973, S. 56.

<sup>4</sup> Kotler: Grundlagen des Marketing, 1999, S. 27.

<sup>5</sup> Meffert: Grundlagen marktorientierter Unternehmensführung, 1998, S. 7.

<sup>6</sup> Vgl. Steinbacher: Das marktorientierte Bauunternehmen, 1999, S. 22.

<sup>7</sup> Meffert: Grundlagen marktorientierter Unternehmensführung, Konzepte – Instrumente – Praxisbeispiele, 1998.

Bauunternehmens mit dem Ziel, basierend auf den Subsystemen Marketing, Controlling und prozessorientiertes Qualitätsmanagement:

- systematisch Visionen, Leitbild, Strategien und Ziele unter Einbindung von Mitarbeitern, Kunden, Kooperationspartnern und Lieferanten zu entwickeln,
- über den Aufbau von Kernkompetenzen zu (zukünftigen) Wettbewerbsvorteilen zu gelangen,
- kontinuierlich die Entwicklung der Märkte und Kunden/Bauherren im Rahmen eines umfassenden Informationssystems zu beobachten,
- im Bauunternehmen vorhandenes explizites und implizites Wissen und Praxiserfahrungen durch systematisches Wissensmanagement im Rahmen der Prozessdokumentation des QM - Systems, transparent zu machen, für alle Mitarbeiter bereitzustellen und aktiv zu nutzen,
- Marketing-, Controlling bzw. TQM-Instrumente bauspezifisch in ausgewogener und abgestimmter Weise, zielgruppenorientiert sowohl intern als auch extern einzusetzen,
- sein Baudienstleistungsangebot um Zusatznutzen für den Kunden/Bauherrn laufend zu erweitern und sich so in einem kontinuierlichen kundenorientierten Innovationsprozess laufend zu verbessern.“<sup>8</sup>

## 1.2 Projektmarketing

Der Begriff des Projektmarketings ist im deutschsprachigen Raum noch nicht sehr verbreitet. Einen der ersten Ansätze liefert Patzak, der darunter jene Aktivitäten versteht, „die der Erhöhung des Bekanntheitsgrades und der Imageverbesserung eines Projektes dienen“.<sup>9</sup>

Bauprojekte sind durch vielschichtige, gegenseitige Abhängigkeiten der unmittelbar am Projekt beteiligten Partner geprägt. Die Planer und Bauunternehmen haben in der Regel den Bauherrn zum Kunden, während dieser seinen Kunden - die breite Öffentlichkeit - bestmöglich über das Projekt informieren sollte. Indirekt ist natürlich auch die Öffentlichkeit ein Geschäftspartner der Planer und Bauunternehmen, die mit dem Projekt assoziiert werden und infolgedessen an einem positiven Image des Projektes interessiert sind.

Projektmarketing ist demzufolge im Bauwesen primär die Aufgabe des Bauherrn. Es erfordert allerdings Marketingpartnerschaften bei der effizienten Vermarktung geplanter bzw. im Bau befindlicher Infrastrukturvorhaben. Daher versteht sich Projektmarketing als

---

<sup>8</sup> Kreuzer: Entwicklung eines integrierten Managementsystems für Unternehmen der Bauwirtschaft, 2000, S. 53.

<sup>9</sup> Patzak, Rattay: Projektmanagement, 1998, S. 145.

unternehmensübergreifendes Marketing eines Bauprojektes zielgerichtet auf die Kunden der am Bau Beteiligten.<sup>10</sup> Die Beteiligten führen ihre Projektmarketingmaßnahmen im Rahmen des unternehmensinternen, strategischen und operativen Marketing durch. Ziel des Projektmarketings ist die Schaffung eines positiven Images bei den Projektpartnern, den Projektbetroffenen, den Projektbeteiligten und der Öffentlichkeit und zwar aufbauend auf:

- die Verbesserung der Kommunikation,
- die Motivation der betroffenen Personen,
- die Partizipation aller am Projekt interessierten Personen, sowie
- die Transparenz aller entscheidenden Projektdaten als Grundlage für projektsteuernde Entscheidungen, Steigerung der Produktivität als Frühwarnsystem.<sup>11</sup>

### 1.3 Internes Marketing

Der wichtigste Beitrag, den die Marketingabteilung zum Unternehmenserfolg leisten kann, besteht darin, auf besonders geschickte Weise jedermann im Unternehmen dazu zu bringen Marketing so zu praktizieren, wie es sein sollte – nämlich kundenorientiert.<sup>12</sup>

Das Konzept des internen Marketing entstammt dem Dienstleistungsmarketing. Serviceleistungen sind nicht physisch greifbar. Im Gegensatz zu einem Produkt, das in konstanter Qualität beliebig oft hergestellt werden kann, ist ihre Erbringung eng mit den ausführenden Menschen verbunden. Daher können Auswahl, Kompetenz, Motivation und Auftreten der Mitarbeiter die Kundenzufriedenheit maßgeblich beeinflussen. Auf Basis dieser Erfahrung wurden für die Vermarktung von Dienstleistungen neben dem traditionellen externen Marketing zwei weitere Kategorien erforderlich – internes und interaktives Marketing (Siehe **Abbildung 1**, Seite 5).

Nur wenn jeder Mitarbeiter im direkten Kundenkontakt die gleiche Botschaft und das gleiche Image vermittelt, entsteht für den Kunden ein einheitliches und überzeugendes Bild. Zu diesem Zweck müssen den Mitarbeitern die Inhalte, Unternehmensziele und -philosophie vermittelt werden.

Der Grundgedanke des internen Marketing besteht darin, das gesamte Unternehmen als einen Markt anzusehen. Jeder im Unternehmen hat einen Kunden, für den er Leistungen

---

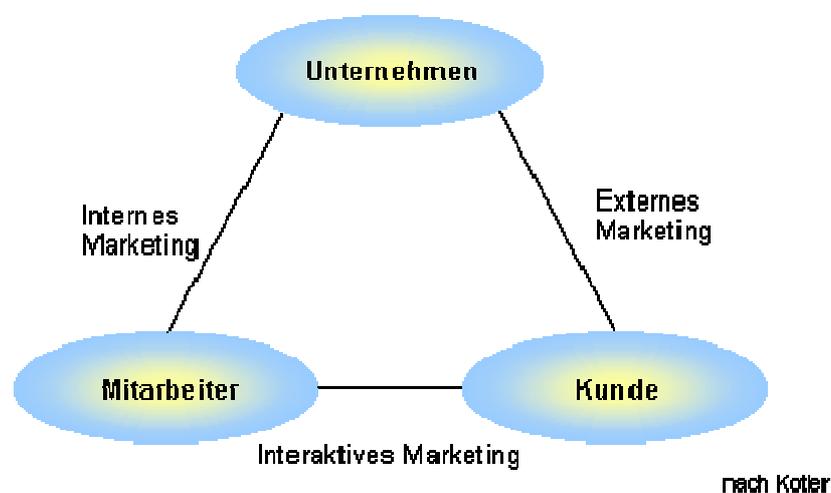
<sup>10</sup> Vgl. Kreuzer: Baumarketing, Impulsvortrag im Rahmen des Forschungsprojektes, 2000.

<sup>11</sup> Lynx Consulting Group: Projektmarketing. <http://www.lynx.de>. Stand 12.09.02.

<sup>12</sup> Berry: Big Ideas in Service Marketing, 1986, S. 47.

erbringt – seien dies nun interne oder externe Leistungen. Und jeder im Unternehmen ist ein Kunde, der interne Leistungen bezieht. Nur, wenn die internen Kunden mit den ihnen zugeliferten Leistungen zufrieden sind, können sie die externen Kunden effektiv bedienen. Demnach sind die Prinzipien des externen Marketing auch intern anzuwenden. Es geht darum, ein kundengerechtes Produkt (bzw. Leistung) anzubieten, den internen Kunden darüber zu informieren und ihn zufriedenzustellen.

Daraus ergibt sich die Grundaussage des internen Marketing: „Wenn unsere Mitarbeiter nicht an uns glauben – warum sollten es dann unsere Kunden?“<sup>13</sup>



**Abbildung 1** Internes und externes Marketing<sup>14</sup>

## 2 Kommunikation

In den 70er Jahren wurde zunehmend die zentrale Bedeutung der Kommunikation als Teilbereich des Marketings deutlich. Der Austausch von Informationen zwischen Unternehmen und deren Partner sowie auch intern zwischen Mitarbeitern bekam einen höheren Stellenwert. So entwickelte sich die Kommunikation zu einer „Schlüsseldisziplin“.<sup>15</sup>

Der Begriff der „integrierten Kommunikation“ taucht in der Literatur verstärkt in den 90er Jahren auf, wobei die Ansätze zu dessen Definition divergieren. Bruhn versteht darunter einen „Prozess der Planung und Organisation, der darauf ausgerichtet ist, aus den unterschiedlichen Quellen der internen und externen Kommunikation von Unternehmen eine

<sup>13</sup> Recklies: Internes Marketing. <http://www.themanagement.de>. Stand 02.10.02.

<sup>14</sup> Recklies: Internes Marketing. <http://www.themanagement.de>. Stand 02.10.02.

<sup>15</sup> Vgl. Bruhn, Dahlhoff: Effizientes Kommunikationsmanagement, 1995, S. 212.

Einheit zu schaffen, um ein für die Zielgruppe der Unternehmenskommunikation konsistentes Erscheinungsbild für das Unternehmen zu vermitteln“.<sup>16</sup> Nachfolgende Aspekte beschreiben bei dieser Sichtweise die Merkmale der integrierten Kommunikation:

- Integrierte Kommunikation ist ein Ziel der Unternehmenskommunikation. Die strategische Ausrichtung des Unternehmens soll durch die Kommunikation verdeutlicht werden.
- Integrierte Unternehmenskommunikation ist als Managementprozess zu verstehen, der die Kommunikationsaktivitäten im Sinne des entscheidungsorientierten Ansatzes plant, organisiert, durchführt und kontrolliert.
- Integrierte Unternehmenskommunikation beinhaltet sämtliche internen und externen Kommunikationsinstrumente, die auf die Beeinflussung von Meinungs- und Verhaltensprozessen abzielen.
- Integrierte Unternehmenskommunikation hat zum Ziel, für die Kommunikation eine Einheit zu schaffen, in die sämtliche Kommunikationsinstrumente integriert werden können. Sie soll im Sinne des Auftritts „aus einem Guss“ bei den relevanten Zielgruppen ein einheitliches Erscheinungsbild erzeugen, um das Entscheidungsverhalten von Konsumenten positiv aktivieren zu können.
- Integrierte Kommunikation soll die Effizienz der Kommunikation steigern. Die Wirksamkeit der integrierten Unternehmenskommunikation ist daran zu messen, ob durch den gemeinsamen Auftritt Synergiewirkungen erzielt worden sind und somit ein verbesserter Einsatz des Kommunikationsbudgets erfolgt ist.

Zusammenfassend kann die integrierte Unternehmenskommunikation als Kommunikationskonzept umschrieben werden, dessen Ziel es ist, durch die bewusste und abgestimmte Gestaltung der auf die Unternehmensumwelt gerichteten Informationen einer Unternehmung, die Meinung und das Verhalten der Umwelt zu steuern.

## 2.1 Kommunikationsmittel

Unter Kommunikationsmittel versteht man Einzelmaßnahmen der Kommunikationspolitik, die von den Zielgruppen real wahrgenommen werden. Beispiele möglicher Kommunikationsmittel sind Anzeigen, Plakate, Prospekte, Werbebriefe usw. Der Transport der Kommunikation kann sowohl über verbale, visuelle als auch akustische Wege erfolgen.

---

<sup>16</sup> Bruhn, Dahlhoff: Effizientes Kommunikationamangement, 1993, S. 4.

## 2.2 Kommunikationsinstrumente

Der Begriff Kommunikationsinstrument bezeichnet hingegen die Summe von Kommunikationsmitteln, die untereinander funktionell relativ ähnlich sind und sich jedoch von anderen Kommunikationsmitteln unterscheiden.

Kommunikationsinstrumente können relativ eigenständige Kommunikationsziele erreichen. Die Kommunikationsziele leiten sich von den übergeordneten Marketingzielen – und diese wiederum von den Zielen des Unternehmens - ab. Sie müssen vom Unternehmen im Rahmen einer Aufgabenanalyse selbst definiert werden und stellen eine gedankliche Bündelung von Kommunikationsmitteln dar.<sup>17</sup>

Es kann zwischen nachfolgenden Kommunikationsinstrumenten unterschieden werden:

- **klassische Werbung**

Sie wird als ein kommunikativer Beeinflussungsprozess mit Hilfe von (Massen-) Kommunikationsmitteln in verschiedenen Medien verstanden, mit dem Ziel beim Adressaten marktrelevante Einstellungen und Verhaltensweisen im Sinne der Unternehmensziele zu verändern.<sup>18</sup> Die „klassische“ Werbung stellt eine absichtliche und zwangsfreie Form dar.

z.B.: Anzeigen / Inserate / Plakate, TV Werbung/ Radio Werbung, Baustellentafeln, Plakate auf Staubschutznetzen u.ä.

- **Multimedia Kommunikation – Internet / Neue Medien**

Die Multimedia Kommunikation zeichnet sich durch den Einsatz verschiedener elektronischer Medien, die miteinander verknüpft werden, aus. Darüber hinaus müssen diese Medien EDV-gestützt und integriert eingesetzt werden, sowie die Möglichkeit einer interaktiven Benutzung bieten.<sup>19</sup>

z.B.: Projektpräsenz auf Homepage, CD-Rom, DVD, interaktive und multimediale Präsentationen, E-Mail, Newsletter etc...

- **PR (Öffentlichkeitsarbeit)**

Public Relations bezeichnet die planmäßig zu gestaltende Beziehung zwischen den Unternehmen und der nach Anspruchsgruppen gegliederten Öffentlichkeit (z.B. Kunden,

---

<sup>17</sup> Unger: Werbemanagement, 1989, S. 10 ff.

<sup>18</sup> Vgl. Schweiger/ Schrattenecker: Werbung: eine Einführung, 1995, S. 9.

<sup>19</sup> Vgl. Steinmetz: Multimedia-Technologie, 1993, S. 9.

Aktionären, Bürgerinitiativen, Institutionen, Staat) mit dem Ziel, bei diesen Teilöffentlichkeiten Vertrauen und Verständnis zu gewinnen bzw. auszubauen.<sup>20</sup>

PR-Instrumente extern: Eigenpublikationen/ Beilagen in Zeitungen (Image – Informationen), Geschäftsberichte, Presseaussendungen, Journalistenkontakte, Pressekonferenz, PR Inserate, Kundenzeitung

PR-Instrumente intern: Mitarbeiterzeitung, schwarzes Brett, Betriebsausflüge, betriebliches Vorschlagswesen, Mitarbeiterschulung

- **Sponsoring**

Das kommerzielle Sponsoring beinhaltet die systematische Förderung von Personen, Organisationen oder Veranstaltungen im sportlichen, kulturellen oder sozialen bzw. ökologischen Bereich durch Geld-, Sach-, oder Dienstleistungen zur Erreichung von Marketing- und Kommunikationszielen.<sup>21</sup>

- **Event Marketing**

Ein „Event“ - als besonderes Ereignis - dient als Plattform zur erlebnisorientierten Kommunikation und Präsentation eines Produktes, einer Dienstleistung oder eines Unternehmens. Unter Event Marketing wird die Inszenierung von Ereignissen mit deren Planung, Organisation und Kontrolle im Rahmen der Unternehmenskommunikation verstanden. Durch erlebnisorientierte firmen- oder produktbezogene Veranstaltungen werden emotionelle und physische Reize sowie starke Aktivierungsprozesse ausgelöst.<sup>22</sup>

z.B.: Eröffnung, Grundsteinlegung, Gleichfeier, Barbarafeier etc., Kulturveranstaltungen, Konzerte, Happenings

- **Messen und Ausstellungen**

Unter Messen versteht man grundsätzlich zeitlich und örtlich festgelegte Veranstaltungen mit Marktcharakter, die ein umfassendes Angebot eines oder mehrerer Wirtschaftszweige bieten und normalerweise in regelmäßigem Turnus stattfinden.<sup>23</sup> Wenn auch immer wieder Bemühungen unternommen wurden, Ausstellungen, die sich eher an die Öffentlichkeit richten, definitorisch von den Messen abzugrenzen, so sind dennoch beide Begriffe nicht klar voneinander zu trennen. Diese Kommunikationsinstrumente ermöglichen eine direkte Kundenansprache.

---

<sup>20</sup> Vgl. Jefkins: Public relations, 1992, S. 1 ff.

<sup>21</sup> Vgl. Drees: Sportsponsoring, 1992, S.13ff.

<sup>22</sup> Auer, Diederichs: Werbung below the line: product placement, TV-sponsoring, licensing..., 1993, S. 201 ff.

<sup>23</sup> Vgl. Haseloff: Marketing für Innovationen, 1989.

z.B.: Informationsveranstaltungen für Anrainer und Bürgerinitiativen, Öffentlichkeit und Politik, Informationsbüro, -stand, Fachmessen / Messestand, Symposien / Kongresse

- **Direktkommunikation – persönliche Kommunikation**

Unter Direktkommunikation werden alle Kommunikationsaktivitäten verstanden, bei denen die beabsichtigte Beeinflussungswirkung in direktem Kontakt zum Kunden erfolgt und ein Dialog bzw. eine Interaktion zwischen den Marktpartnern – Anbieter und Endverbraucher – ermöglicht wird.<sup>24</sup>

z.B.: interpersonelle Kommunikation – Face to Face, Telefon, Internet, E-Mail

- **Direct Marketing**

Direct Marketing bedient sich direkter Kommunikation und/oder des Direktvertriebs, um Zielgruppen gezielt zu erreichen und mehrstufiger Kommunikation, um einen direkten Kontakt herzustellen. Direct Marketing bezeichnet eine besondere Ausgestaltung des klassischen Marketinginstrumentariums, die es ermöglicht Marketingaktivitäten aufgrund einer gezielten Kundenansprache mit geringen Streuverlusten umzusetzen.

z.B.: Direktwerbung mit Post, Coupon-Anzeigen, Telefonmarketing, CD-ROM

- **Lobbying**

Lobbying ist die versuchte oder erfolgreiche Beeinflussung von offiziellen politischen Entscheidungen durch Personen, die nicht an dieser Entscheidung mitarbeiten. In der Regel handelt es sich dabei um Entscheidungen von Regierungsinstitutionen und Behörden, wobei Gesetze und Förderungen im Vordergrund stehen. Im Unterschied zur Interessensvertretung sieht Lobbying den aktiven Schutz und die Verteidigung von Interessen nicht vor und ist demnach als politische Interessensartikulation zu verstehen.<sup>25</sup>

Neben den hier erwähnten Kommunikationsinstrumenten kommt darüber hinaus auch weiteren Marketinginstrumenten die Funktion eines Kommunikationsinstrumentes zu, wie beispielsweise das Servicemanagement, Kundendienst etc... sowie Managementtechniken wie Public Affairs oder CRM Customer Relationship Management.

---

<sup>24</sup> Vgl. Hilke: Direktmarketing, 1993.

<sup>25</sup> Vgl. Köppl: Public Affairs Management, 2000, S. 196.

### **3 Managementtechniken**

#### **3.1 Public Affairs Management**

Der Begriff des Public Affairs Managements ist erst in den letzten Jahren in Europa vermehrt aufgetreten. Seinen Ursprung hat diese Managementtechnik in den USA. Köppl liefert den ersten Definitionsansatz dieses Begriffes im deutschsprachigen Raum. Er sieht Public Affairs als „die Managementfunktion, die dafür verantwortlich ist, das gesellschaftliche Umfeld einer Organisation zu analysieren und zu interpretieren sowie die entsprechenden Antworten und Aktionen darauf zu organisieren. Es ist eine strategische Unternehmensfunktion, die durch den koordinierten Einsatz aller relevanten Kommunikationsinstrumente die Erreichung der Unternehmensziele unterstützt.“<sup>26</sup> Public Affairs ist aber kein Marketinginstrument, sondern für ihn Teil der Unternehmensführung und strategischen Planung.

Die Notwendigkeit von Public Affairs Management ergibt sich aus der verstärkten Involvierung der Unternehmen in gesellschaftliche und politische Prozesse. Durch die zunehmende Bedeutung des Marketings in den letzten Jahren ist es für die Unternehmen unerlässlich geworden, durch den verstärkten Bezug zum Umfeld und den politischen Entscheidungsträgern Vorteile zu gewinnen.<sup>27</sup>

#### **3.2 Customer Relationship Management**

Customer Relationship Management (CRM) ist ähnlich zum Public Affairs Management eine Managementtechnik, die ihren Ursprung in den USA hat und erst Ende der 90er Jahre in Europa vermehrt Anwendung gefunden hat.

Konzepte wie Relationship Marketing, Beziehungsmanagement oder Beziehungsmarketing beinhalten dieselben Basisaussagen und befassen sich im weitesten Sinne mit der Erklärung, Gestaltung und Abgrenzung von Geschäftsbeziehungen.<sup>28</sup> Es geht dabei um geschäftliche Austauschbeziehungen zwischen ausgewählten Interaktionsgruppen, um sogenannte Interaktionsprozesse, die von ökonomischen Zielen geleitet werden, auf persönlichen Kontakten aufgebaut und von langfristiger Perspektive geprägt sind.

Marketing in Geschäftsbeziehungen ist ein Verhaltensprogramm, bei dem es explizit um die Existenz und die Bedeutung anhaltender Austauschbeziehungen zwischen einem

---

<sup>26</sup> Köppl: Public Affairs Management, 2000, S. 11.

<sup>27</sup> Vgl. Köppl: Public Affairs Management, 2000, S. 11.

<sup>28</sup> Vgl. Bruhn, Bunge: Die Unternehmung, 1996, S. 177.

anbietenden Unternehmen und einem Kunden geht, wobei die Marketingmaßnahmen auf das Wiederkaufverhalten des Kunden fokussiert sind.<sup>29</sup>

Schwetz hat einen der ersten Ansätze im deutschsprachigen Raum geliefert und versteht CRM als „eine Geschäftsphilosophie, die den Kunden in den Mittelpunkt des Unternehmens stellt.“<sup>30</sup> Er geht auf dabei hauptsächlich auf die Entwicklung von Softwarelösungen des CRM ein: Computer Aided Selling (CAS) und Sales Force Automation (SFA) wurden vorrangig aus Gründen der Rationalisierung entwickelt und haben die Aufgabe, die umständliche, papierorientierte Organisation durch Datentechnik zu ersetzen und Zeit durch die automatische Übertragung der Daten zu gewinnen. Ziel des CRM ist es, die Mitarbeiter umfassend in den Bereichen Marketing, Vertrieb und Service im Sinne eines effizienten Kundenmanagements zu unterstützen. CRM-Lösungen verknüpfen alle Prozesse im Marketing, Vertrieb und Service miteinander, damit die Mitarbeiter auf das Wissen einer gemeinsamen Kundendatenbank Zugriff haben können.

#### **4 Der Marketingmanagement-Prozess**

Der Marketingmanagement-Prozess wird in folgende Phasen gegliedert:

- die strategische Phase
- die taktische Phase
- die operative Phase

In der strategischen Phase werden die Marketingziele aus den Unternehmenszielen abgeleitet bzw. mit ihnen abgestimmt. Die Ziele betreffen die Marktsegmente und Zielgruppen, die Absatzziele, das Verhalten gegenüber Abnehmern und Mitbewerbern sowie das Marketingbudget.

In der taktischen Phase werden die Mittel und Wege zur Zielerreichung erarbeitet und nach Zeit, Kosten und Kapazitäten quantifiziert.

In der operativen Phase kommt es zur konkreten Ableitung und Umsetzung des Marketing-Mixes. Schlussendlich werden die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirkung auf dem Markt kontrolliert.<sup>31</sup>

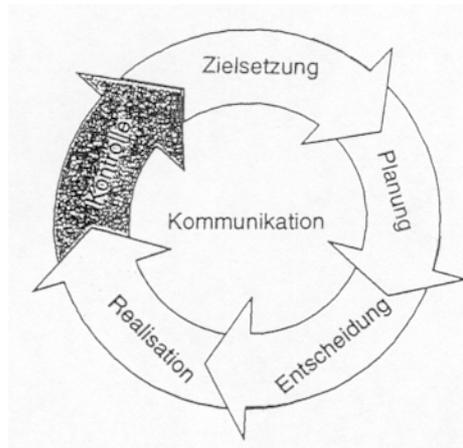
---

<sup>29</sup> Vgl. Kleinaltenkamp, Plinke: Geschäftsbeziehungsmanagement, 1997, S. 5.

<sup>30</sup> Schwetz: Customer Relationship Management, 2000, S. 5.

<sup>31</sup> Vgl. Marhold: Marketing-Management für mittelständische Bauunternehmen, 1992, S. 48.

Der klassische Management-Kreis (**Abbildung 2**, Seite 12) veranschaulicht den Marketingmanagement-Prozess:



**Abbildung 2** Der klassische Management-Kreis<sup>32</sup>

## 5 Projektumfeld-Projektbezugsgruppen

### 5.1 Projektbeteiligte

Unter dem Begriff „Projektbeteiligte“ werden der Bauherr, die Planer sowie die ausführenden Firmen verstanden.

- **Bauherr**

Der Bauherr kann eine Privatperson, eine Gesellschaft oder eine öffentliche Institution wie Bund, Land oder Gemeinde sein.

- **Planer**

Die Projektanten umfassen sämtliche mit Planungsaufgaben betraute Firmen.

- **Ausführende Firmen**

Ausführende Firmen können z.B. industrielle (z.B. Bau Holding Strabag AG und Porr AG) bzw. gewerbliche Bauunternehmungen (z.B. Lieb-Bau-Weiz GmbH und Co KG, Östu Stettin Hoch u. Tiefbau GmbH), Spezialfirmen oder Arbeitsgemeinschaften sein.

---

<sup>32</sup> Marhold: Marketing-Management für mittelständische Bauunternehmen, 1992, S. 48.

## 5.2 Politik

Das Wort „Politik“ stammt aus dem Griechischen und bezeichnete ursprünglich die Stadt, anschließend den Stadtstaat und fand letztendlich als Synonym für Staat Gebrauch. Heute versteht man unter diesem Begriff alle Handlungen, die auf die Gestaltung des öffentlichen Lebens, insbesondere der Staatstätigkeit abzielen. Handlungsträger können dabei der Staat selbst sein, aber auch Parteien, Verbände, Gewerkschaften etc. Ziel politischen Handelns ist es, (mehr) Macht zu erlangen bzw. die staatliche Herrschaft auszuüben oder zu beeinflussen.<sup>33</sup>

Die Politik kann als Umfeld des Marketing gesehen werden. Entscheidungen im Marketing werden stark von den Entwicklungen in diesem politischen Umfeld beeinflusst.

Das politische Umfeld besteht aus dem gesetzlichen Regelwerk, aus Behörden und aus politischen Gruppen, die auf den einzelnen Bürger und auf die Organisationen einer Gesellschaft einwirken und sie in ihren Entscheidungen beschränken.<sup>34</sup>

## 5.3 Behörden

Ein repräsentativer Definitionsansatz für das Wort Behörde lautet: „Staatsorgan, das nach den Rechtsvorschriften Befehlsgewalt hat.“<sup>35</sup> Behörden sind somit jene Organe des Staates, welche für die Umsetzung der Rechtsvorschriften zuständig sind.

Im Bauprozess müssen die Behörden im Zuge der Baubewilligungen, der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung oder der Gewerbebewilligungen, usw. beigezogen werden.

## 5.4 Projektbetroffene: Einflussnahme mittels direkter Demokratie

Unter direkter Demokratie werden Formen des tatsächlich ausgeübten oder versuchten Einflusses der Bevölkerung auf konkreten Entscheidungsalternativen – sowohl in Bezug auf die Gesetzgebung als auch in Bezug auf Verwaltungsentscheidungen – unterliegende Bereiche des öffentlichen Rechts verstanden. Dieses Spektrum umfasst Volksbegehren,

---

<sup>33</sup> Vgl. Microsoft Encarta 98 Enzyklopädie: Politik, 1998.

<sup>34</sup> Vgl. Köppl: Public Affairs Management, 2000.

<sup>35</sup> Köck: ABC des Rechts: Versuch einer anderen Einführung in das Recht und die Grundbegriffe der Rechtswissenschaften, 1998.

Volksabstimmung, Volksbefragung, partizipative Planungs- und Entscheidungsverfahren, Bürgerversammlungen, Bürgeranträge, Petitionen, Bürgerinitiativen u.a.<sup>36</sup>

#### 5.4.1 Petitionen und Bürgerinitiativen

Petitionen sind Forderungen, Wünsche oder Anregungen von BürgerInnen an staatliche Organe. Ist eine Petition an den Nationalrat gerichtet und wird sie von 500 Wahlberechtigten unterstützt, so wird sie parlamentarische Bürgerinitiative genannt. Das Parlament hat zu ihrer Behandlung einen eigenen Ausschuss eingerichtet. Ähnliche Einrichtungen und Möglichkeiten bestehen zum Teil auch in den Bundesländern und auf Gemeindeebene.<sup>37</sup>

Eine Bürgerinitiative stellt neben der Möglichkeit von Volksbegehren und Volksbefragungen eine weitere Möglichkeit dar, Anliegen von BürgerInnen im Nationalrat einzubringen. Als Voraussetzung muss eine Bürgerinitiative von mindestens 500 österreichischen StaatsbürgerInnen, die zum Zeitpunkt der Unterstützung das 19. Lebensjahr vollendet haben, unterzeichnet sein. Gegenstand einer Bürgerinitiative muss eine Bundessache in Gesetzgebung oder Vollziehung sein (z.B. eine Gewerbeangelegenheit, Verkehrswesen, Wasserrecht u.a.).<sup>38</sup>

#### 5.4.2 Volksabstimmung

Die Volksabstimmung (Referendum) ist neben dem Volksbegehren und der Volksbefragung eines der Instrumente direkter Demokratie. Volksabstimmungen sind in Österreich obligatorisch bei Gesamtänderung der Bundesverfassung und bei der Absetzung des Bundespräsidenten/der Bundespräsidentin. Bei Teilländerungen der Bundesverfassung müssen Volksabstimmungen auf Verlangen eines Drittels der Abgeordneten des National- oder Bundesrats abgehalten werden. Auf Beschluss des Nationalrats bzw. der Mehrheit des Nationalrats kann außerdem jeder Gesetzesbeschluss einer Volksabstimmung unterzogen werden. In der Zweiten Republik wurden bisher zwei Volksabstimmungen durchgeführt: 1978 bezüglich Nutzung von Kernenergie in Österreich und 1993 bezüglich des EU-Beitrittes.<sup>39</sup>

---

<sup>36</sup> Demokratie Zentrum Wien – Online Lexikon: Direkte Demokratie. <http://www.demokratiezentrum.org/>. Stand 06.10.02.

<sup>37</sup> Demokratie Zentrum Wien – Online Lexikon: Petition. <http://www.demokratiezentrum.org/>. Stand 06.10.02.

<sup>38</sup> Demokratie Zentrum Wien – Online Lexikon: Bürgerinitiativen. <http://www.demokratiezentrum.org/>. Stand 06.10.02.

<sup>39</sup> Demokratie Zentrum Wien – Online Lexikon: Volksabstimmung. <http://www.demokratiezentrum.org/>. Stand 06.10.02.

### 5.4.3 Volksbefragung

Die Volksbefragung ist seit 1988 möglich, und zwar nur auf Grund eines Beschlusses des Nationalrates und in der Verfassung verankert. Gegenstand einer Volksbefragung muss eine Angelegenheit von grundsätzlicher und gesamtösterreichischer Bedeutung sein. Das Ergebnis der Volksbefragung ist dem Nationalrat und der Bundesregierung vorzulegen. Sie hat rechtlich keine bindende Kraft, kann aber eine erhebliche politische Wirkung haben.<sup>40</sup>

### 5.4.4 Volksbegehren

Die Einleitung eines Gesetzgebungsverfahrens im Nationalrat erfolgt durch Regierungsvorlagen, Initiativanträge der Abgeordneten oder Volksbegehren. Nötig für die Einleitung eines Volksbegehrens ist ein beim Innenministerium einzubringender Antrag auf Einleitung eines Volksbegehrens, der von Einzelpersonen, Personengruppen oder von einer politischen Partei gestellt werden kann und von einem Promille der österreichischen Wohnbevölkerung unterzeichnet werden muss. Der Passus, wonach Einleitungsanträge auch dann gültig sind, wenn sie von mindestens acht Mitgliedern des Nationalrates oder von mindestens je vier Mitgliedern dreier Landtage unterfertigt ist, wurde 1999 ersatzlos gestrichen. Parlamentarisch behandelt werden muss der Antrag, wenn er von mindestens 100.000 Personen unterstützt wurde.<sup>41</sup>

### 5.4.5 Partizipative Planungs- und Entscheidungsverfahren

Zu den partizipativen Planungs- und Entscheidungsverfahren zählen u.a.:

- die Parteistellung der Nachbarn und Anrainer im Baubewilligungsverfahren,
- die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Umweltverträglichkeitsprüfung,
- die strategische Umweltprüfung, sowie
- das Bürgerbeteiligungsverfahren.

Grundsätzlich ist die Parteistellung in den verschiedenen Materiengesetzen (BauO der einzelnen Länder, GewO, ...) verankert; ansonsten gilt § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG). Im § 8 des AVG wird die Parteistellung folgendermaßen beschrieben: „Personen, ... insoweit sie an der Sache vermöge eines Rechtsanspruches oder eines rechtlichen Interesses beteiligt sind, (sind) Parteien“.

---

<sup>40</sup> Online Lexikon: Volksbefragung. <http://www.demokratiezentrum.org/>. Stand 06.10.02.

<sup>41</sup> Online Lexikon: Volksbegehren. <http://www.demokratiezentrum.org/>. Stand 06.10.02.

- **Parteistellung der Nachbarn und Anrainer im Baubewilligungsverfahren**

**Anrainer** sind die Eigentümer der an das Grundstück des Bauwerbers angrenzenden Grundstücke.

**Nachbarn** sind die Eigentümer (Miteigentümer) der benachbarten Liegenschaften.

Anrainer und Nachbarn sind ebenso wie Bauwerber (Antragsteller) und Grundeigentümer Parteien des Baubewilligungsverfahrens. Sie verfügen über folgende Rechte: Ladung zur Bauverhandlung, Akteneinsicht, Parteigehör, Einbringen von Einwendungen, Berufung gegen den Bescheid der Baubehörde bzw. Beschwerde gegen die Entscheidung der Aufsichtsbehörde.<sup>42</sup>

- **Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)<sup>43</sup>**

Die UVP ist ein systematisches Prüfverfahren. Mit der UVP werden schon im Planungsstadium die Einwirkungen des zu errichtenden Projektes auf die Umwelt ermittelt, beschrieben und bewertet. Dies erfolgt unter frühzeitiger Einbindung der betroffenen Bürger. Die UVP soll den Schutz von Menschen, Tieren und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Biotopen, Ökosystemen, Landschaften, Sach- und Kulturgütern sicherstellen.

Die UVP beinhaltet u.a. ein konzentriertes Genehmigungsverfahren, d.h. eine Behörde (= Landesregierung) wendet alle notwendigen Materiengesetze an. Für bestimmte Eisenbahn- und Straßenbauvorhaben findet kein konzentriertes Genehmigungsverfahren statt. In diesen Fällen ist schon vor der Erlassung der Trassenverordnung das UVP-Verfahren durchzuführen. Für Eisenbahn- und Hochleistungsstrecken liegt die Zuständigkeit beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), für Bundesstraßen beim Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten (BMWA).

In der Europäischen Union wurde die UVP durch die Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaft (85/337/EWG) verankert; in Österreich durch das Umweltverträglichkeitsprüfgesetz (UVP-G).

Das UVP-Verfahren ist bei jenen technischen Großprojekten anzuwenden, die laut UVP-G einen gewissen Schwellenwert überschreiten; beispielsweise Frachtenbahnhöfe, Güterterminals oder Güterverkehrszentren mit einer Flächeninanspruchnahme von

---

<sup>42</sup> Vgl. Liehr: Bau- und Anlagenrecht, 1997, S. 39 ff.

<sup>43</sup> Vgl. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft: UVP. <http://www.lebensministerium.at/umwelt/>. Stand 10.10.02.

mindestens 50 ha (BGBl. I Nr. 89/2000 Z11b) bzw. der Bau von Eisenbahntrassen mit einer Länge von mehr als 10 km. Bei Änderung bestehender Anlagen ist eine UVP für jene Fälle anzuwenden, die erstmals den festgelegten Schwellenwert übertreten und dabei gleichzeitig die Kapazität der Anlage um 50% erhöhen.

In der Folge sind die Verfahrensschritte der UVP beschrieben:

1. **UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG (UVE)** des Projektwerbers: Hier sind sämtliche Alternativen, die Auswirkungen auf die Umwelt, die Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung dieser Auswirkungen und das Projekt selbst zu beschreiben.
2. **BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT**: Die betroffene Öffentlichkeit wird in mehrere Verfahrensstadien eingebunden. Sie verfügt über ein Stellungnahmerecht zur UVE und zu den Antragsunterlagen im Rahmen des Vorverfahrens, über ein Einsichtnahmerecht in das Umweltverträglichkeitsgutachten, über ein Stellungnahmerecht in der öffentlichen Erörterung und ein Teilnahmerecht bei der mündlichen Verhandlung.
3. **UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN**: Hier werden die Auswirkungen des Vorhabens durch von der UVP-Behörde bestellte Sachverständige für verschiedene Fachbereiche bewertet.
4. **ZUSÄTZLICHE GENEHMIGUNGSKRITERIEN**: Sie ermöglichen der Behörde, die Ergebnisse der UVP trotz Widerspruch zu gewissen Materiengesetzen zu berücksichtigen.
5. **PARTEISTELLUNG**: Bürgerinitiativen, Umweltsenat, Standortgemeinden haben Parteistellung und verfügen über ein Beschwerderecht beim Verwaltungs- bzw. Verfassungsgerichtshof.
6. **BERUFUNG**: Parteien haben das Recht beim Umweltsenat (Einrichtung des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie) Berufung zu erheben.

- **Strategische Umweltprüfung (SUP)<sup>44</sup>**

Die strategische Umweltprüfung ist ein neues Verfahren zur Beschreibung und Bewertung von Umweltauswirkungen. Die SUP kommt bereits im frühen Planungsstadium zur Anwendung. Dadurch können rechtzeitig Probleme erkannt und entsprechende Lösungen in

---

<sup>44</sup> Vgl. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft: SUP. <http://www.lebensministerium.at/umwelt/>. Stand 10.10.02.

der Planung berücksichtigt werden. Verschiedene Alternativen können geprüft und auf Umweltfreundlichkeit beurteilt werden. Hauptziele sind die frühzeitige Erkennung von zukünftigen Umweltbelastungen und die Vermeidung kostenintensiver Fehlplanungen.

In der Folge sind die Verfahrensschritte der SUP beschrieben:

1. SCREENING: Es wird geprüft ob die SUP anwendbar ist. Es sollten nur solche Projekte einer SUP unterzogen werden, die relevante Auswirkungen auf die Umwelt erwarten lassen.
2. SCOPING: Hier wird der Untersuchungsrahmen bzw. die Untersuchungsmethodik für gewisse Maßnahmen festgelegt.
3. ALTERNATIVBETRACHTUNGEN: Durch Variantenvergleich sollen geeignete Entscheidungen getroffen werden.
4. DOKUMENTATION (UMWELTERKLÄRUNG): In der Umwelterklärung werden die Umweltauswirkungen der Strategie und der Alternativen beschrieben und bewertet. Die Wechselwirkungen und die kumulativen Effekte sind darzustellen.
5. BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT: Die betroffene Öffentlichkeit kann auf mehreren Ebenen in den Planungsprozess eingebunden werden. Dies kann z.B. bei den Alternativbetrachtungen oder während des Scopingprozesses erfolgen. Eine regelmäßige Information und Konsultation steigert die Akzeptanz der Bevölkerung.
6. MONITORING: Das Monitoring ist eine begleitende Überprüfung der geplanten Maßnahmen.

- **Bürgerbeteiligungsverfahren<sup>45</sup>**

Für Projekte die vor der „Änderung des Bundesgesetzes über die Prüfung der Umweltverträglichkeit und der Bürgerbeteiligung“, BGBl. I Nr. 89/2000 nicht der UVP-Pflicht unterliegen sind, konnte in manchen Fällen nach dem 5. Abschnitt des § 30 UVP-G von 1993 ein Bürgerbeteiligungsverfahren erforderlich sein. Mit der Änderung des Bundesgesetzes entfiel das Bürgerbeteiligungsverfahren.

Das Ziel eines Bürgerbeteiligungsverfahrens besteht in der Information der Öffentlichkeit und in weiterer Folge der möglichen Stellungnahme durch jeden Bürger:

---

<sup>45</sup> Vgl. Kaupa: Umweltplanung und Umweltmanagement (UVP-G, 697. Bundesgesetz), 1998.

1. **ÖFFENTLICHE AUFLAGE** der Projektunterlagen (allgemein verständliche zusammenfassende Darstellung des Vorhabens und seiner Auswirkungen) in der Bezirksverwaltungsbehörde und der Standortgemeinde für eine Dauer von 6 Wochen.
2. **STELLUNGNAHME**: Jedermann kann im Zeitraum der öffentlichen Auflage eine schriftliche Stellungnahme zum Vorhaben abgeben. Weiters haben Bürgerinitiativen (mind. 200 wahlberechtigte Personen in der Standortgemeinde bzw. unmittelbar angrenzenden Gemeinde) und Beteiligte (Standortgemeinde, unmittelbar angrenzende Gemeinden und Umweltschutz) das Recht auf Stellungnahme.
3. **ÖFFENTLICHE ERÖRTERUNG**: Sie ist spätestens einen Monat nach Ablauf der Stellungnahmefrist durchzuführen. Dabei sind die Projektwerber, die Behörden, die Bürgerinitiativen und Beteiligten zu laden. Weiters sind Sachverständige beizuziehen. Hierbei hat jedermann die Möglichkeit sich zum Vorhaben zu äußern und Fragen zu stellen. Über das Ergebnis der öffentlichen Erörterung, insbesondere über die wesentlichen Eingaben und über die Stellungnahmen des Projektwerbers ist ein Protokoll zu verfassen.
4. **ÖFFENTLICHE AUFLAGE DES PROTOKOLLS** in der Standortgemeinde für eine Dauer von mindestens 4 Wochen.
5. **BERÜCKSICHTIGUNG**: Die zur Genehmigung des Vorhabens zuständigen Behörden haben die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung zu berücksichtigen. Weiters sind die Entscheidungen über die Genehmigungsanträge von den Behörden der Standortgemeinde zu übermitteln und dort zur öffentlichen Einsicht aufzulegen.

Das Bürgerbeteiligungsverfahren wird von der gewichtigsten Genehmigungsbehörde – die sog. Leitbehörde – durchgeführt. Die Ergebnisse des Verfahrens sind von allen Materienbehörden zu berücksichtigen. Der Instanzenzug hat über die jeweiligen Materienbehörden zu erfolgen.

## 5.5 NPO und NGO

Eine NPO ist eine Nonprofit-Organisation – im amerikanischen Sprachgebrauch not-for-profit-organization – die in ihrer Positionierung die Abgrenzung zur gewinnorientierten Wirtschaft betont. In diesem Sinne gibt es auch staatliche NPOs zur Versorgung der Allgemeinheit mit bestimmten Diensten in der Gemeinwirtschaft.<sup>46</sup>

---

<sup>46</sup> Vgl. Weidel: Jahrbuch des Dritten Sektors 2000, 2000.

Eine NGO (nongovernmental-organization) bzw. NRO ist eine Nichtregierungsorganisation deren wichtigstes Merkmal die bewusste Abgrenzung zum Staat ist. Da die Nichtgewinnorientierung Bestandteil ihrer Definition und in den selbstverpflichtenden Statuten als rechtlicher Rahmen festgelegt ist, ist jede NGO auch automatisch eine NPO.<sup>47</sup>

In der Folge sind die wichtigsten Charakteristiken der NGOs beschrieben:

- NGO-Aktivitäten sind nicht auf Gewinn ausgerichtet.
- Die Teilnahme an diesen Organisationen ist freiwillig.
- NGOs weisen ein gewisses Maß an formaler und institutioneller Existenz auf. Für gewöhnlich haben NGOs formale Statuten oder andere schriftlich festgehaltene verbindliche Richtlinien, die ihre Mission, Ziele und Tätigkeitsbereiche festhalten.
- NGOs sind formal unabhängig, insbesondere gegenüber der Regierung und anderen staatlichen Stellen sowie gegenüber anderen Organisationen.
- NGOs verfolgen keine persönlichen Ziele, d.h. weder wirtschaftliche noch berufliche Interessen ihrer Mitglieder.
- NGOs befassen sich mit Fragen und Problemen im Zusammenhang mit dem Wohl der Menschen, spezieller Personengruppen oder der Gesellschaft.

Zu den in Österreich aktivsten NGOs bzw. NPOs zählen u.a. Greenpeace, Global 2000, der Österreichische Alpenverein (OEAV), der Österreichische Naturschutzbund (ÖNB) und der World Wildlife Fund (WWF).

## 5.6 Interessensvertretung

Das Ziel einer Interessensvertretung ist der Schutz, die Unterstützung, die Förderung, die Beratung oder die Vertretung des schwächeren Partners gegenüber dem stärkeren.

Ein gutes Beispiel für eine Interessensvertretung sind die Verbraucherbewegungen. Dieses organisierte Zusammenwirken von Bürgern und Regierungsstellen stellt eine gesellschaftliche Kraft dar, die in der Lage ist, Rechte und Einfluss der Käufer in ihren Beziehungen gegenüber den Anbietern zu vertreten und durchzusetzen. Andere Interessensgruppen können sich beispielsweise den Umweltschutz oder die Förderung und Unterstützung von Teilen der Gesellschaft (Frauen, Kinder, ethnische Minderheiten, usw.) zum Ziel gesetzt haben.

---

<sup>47</sup> Vgl. Weidel: Jahrbuch des Dritten Sektors 2000: NGO Definition einer Arbeitsgruppe der Europäischen Kommission, 2000.

In Österreich sind die bekanntesten Interessensvertretungen die Kammer für Arbeiter und Angestellte, die Wirtschaftskammer Österreich, die Landwirtschaftskammer, der Österreichische Gewerkschaftsbund, die Industriellenvereinigung und die Österreichische Hochschülerschaft.

## **5.7 Medien und mediale Öffentlichkeit**

Medien sind ein wichtiges Kommunikationsmittel zur Information, Verhaltens- und Einstellungsbeeinflussung. Besonders im Marketingbereich sind Medien ein fixer Bestandteil der Zielgruppenkommunikation geworden. Dabei kommen folgende Medien zum Einsatz:

- Druckmedien wie z.B. Zeitschriften und Fachzeitschriften, Tages- und Wochenzeitungen.
- Elektronische Medien wie z.B. Hörfunk, Fernsehen (wichtigste Informationsquelle in Österreich) und Internet.
- Medien des öffentlichen Raumes wie z.B. Plakatsäulen, Schaufensterdekorationen, Leuchtschriften, Sponsoring sowie Plakatwerbungen in Bussen, Bahnhöfen, Flughäfen.

In diesem Zusammenhang bezeichnet der Begriff mediale Öffentlichkeit, die durch die Medien angesprochene Bevölkerung.

## **5.8 Kunden**

Unter dem Begriff Kunde wird der Nachfrager bzw. der Abnehmer eines Produktes, d.h. auch einer Dienstleistung verstanden. Im Falle eines Bahnhofes sind alle Bahnreisenden als Kunden des Verkehrsdienstleistungsunternehmens zu betrachten.

# **B** DIE BAHNHOFSOFFENSIVE

## TEIL I DAS PROGRAMM BAHNHOFSOFFENSIVE



**Abbildung 3** Bahnhofsoffensive Werbeplakat

## 1 Objektbeschreibung

## 1.1 Daten

Bahnhofs- Offensive Ausbau- Stufe	Lage des Bahnhofs	Reisenden- frequenz	Bauherr	Architekt	Chronologie			Kosten (in Mio. EUR)				
					Planungs- Beginn	Bau- Beginn	Fertig- Stellung	Reiner Bundesanteil SCHIG Anteil	Kostenbeitrag (ÖBB Absatz) SCHIG vorfinanziert	ÖBB Infrastruktur- Eigenleistung	Gesamt- Investitions- Kosten	Gesamt- Kosten je Ausbau- Stufe
Bahnhofsoffensive I	Graz	18.700	ÖBB	Zechner&Zechner	1997	2001	2003	10,54	11,49	1,96	23,99	203,28 bis 10. ÜVO
	Innsbruck	24.000	ÖBB	Riegler Riewe	1999	2001	2003	12,72	9,09	2,91	24,72	
	Linz	31.000	ÖBB	Holzbauer	2000	2002	2004	17,88	23,98	3,63	45,49	
	Wien Mitte	33.000	ÖBB	-	2001	2003	2004	6,76	0,36	0,73	7,85	
	Feldkirch	8.500	ÖBB	Zechner&Zechner	1997	2001	2001	4,36	0,15	0,36	4,87	
	Wr. Neustadt	30.000	ÖBB	Katzberger	2000	2001	2003	39,90	0,73	8,87	49,50	
	Wels	12.500	ÖBB	Luger&Maul	1998	2002	2005	6,69	6,54	1,31	14,54	
	Krems	8.700	ÖBB	Podrecca&Göbl	1999	2002	2003	2,03	0,36	0,29	2,68	
	Baden	7.700	ÖBB	Henke&Schrieck	1999	2002	2004	5,38	0,22	0,51	6,11	
	Klagenfurt	14.000	ÖBB	Kada	2001	2003	2005	12,35	4,36	1,45	18,16	
Leoben	4.100	ÖBB	NFOG	1999	2002	2004	4,43	0,58	0,36	5,37		
Bahnhofsoffensive II, Phase 1	Wien Süd	40.000	ÖBB	Hotz	2004	2005	2008	3,63	-	-	3,63	85,88 bis 10. ÜVO (181,7 lt. GVP-Ö)
	Wien West	44.000	ÖBB	Wettbewerb	2003	2005	2008	4,14	-	-	4,14	
	Wien Nord	35.000	ÖBB	Wettbewerb	2002	2004	2007	33,43	-	3,63	37,06	
	Salzburg	22.000	ÖBB	Kada	-	2004	2006	32,78	0,44	1,67	34,89	
	Attnang Puch.	8.000	ÖBB	-	-	-	-	1,45	-	0,36	1,81	
	St. Pölten	25.000	ÖBB	Wettbewerb	2005	2007	2009	2,18	-	-	2,18	
	Wien Heiligen.	11.000	ÖBB	Pb. mit BDA	-	-	-	0,36	-	-	0,36	
Wien Hütteld.	14.000	ÖBB	Czech	-	-	-	0,36	-	-	0,36		
Bruck / Mur	7.000	ÖBB	Riegler Riewe	-	-	-	1,45	-	-	1,45		
Bahnhofsoffensive II, Phase 2	restlichen 20 Bahnhöfe der Kategorie 2	5.000 - 20.000	ÖBB	-	-	ab 2012	-	-	-	-	167,1 lt. GVP-Ö	

Tabelle 1 Eckdaten der Bahnhofsoffensive (Stand: April 2002)

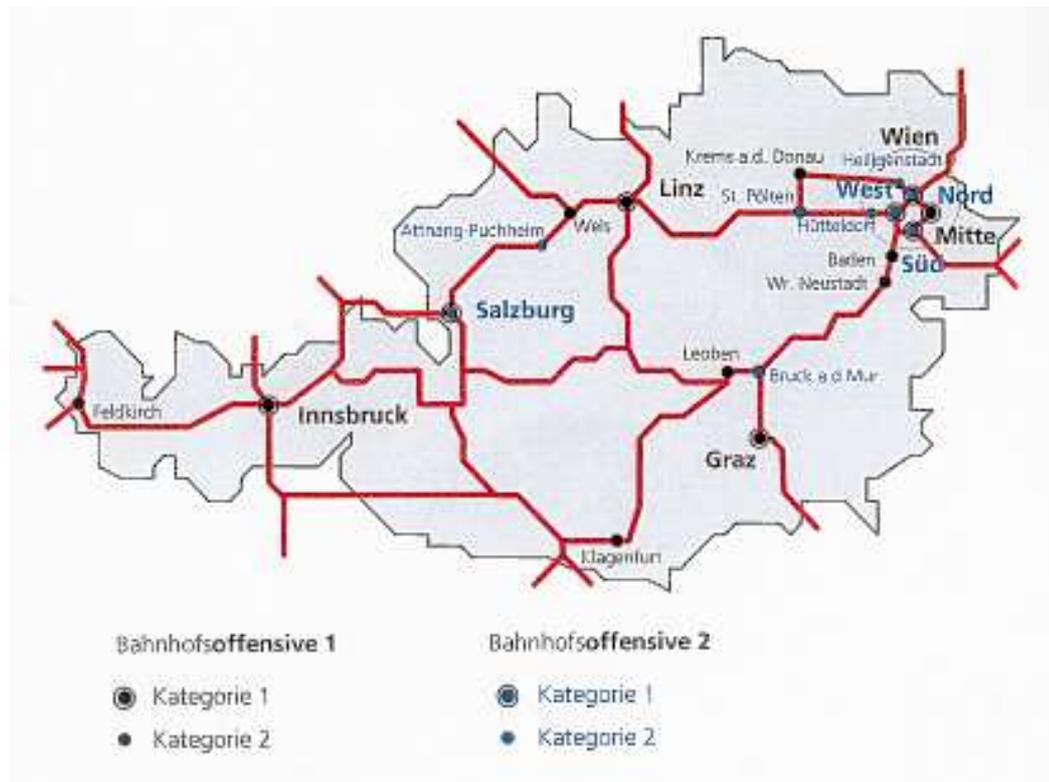
**Legende**

ÜVO= rechtlich verbindliche Finanzierungszusage des Ministers, dass die ÖBB bei der SCHIG Kredite für die Finanzierung aufnehmen darf.

GVP-Ö= Der Generalverkehrsplan-Österreich vom Jänner 2002 sieht die Bahnhofsoffensive in 3 Ausbaustufen vor (BfO I, BfO II Phase 1 u. 2).

## 1.2 Lage

Auf der folgenden Übersichtskarte (**Abbildung 4**, Seite 24) ist die Lage der einzelnen Bahnhofsoffensive-Projekte ersichtlich.



**Abbildung 4** Lage der BfO-Projekte in Österreich<sup>48</sup>

## 1.3 Sinn und Zweck

### 1.3.1 Notwendigkeit der Bahnhofsoffensive

Als das Maschinenzeitalter in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts seinen Anfang nahm, war die Eisenbahn Sinnbild des Fortschritts und jede neue Bahnstation ein mächtiger Impuls für städtebauliche Entwicklungen. Diese Bahnhöfe wurden erst um die Jahrhundertwende modernisiert. Im zweiten Weltkrieg wurden die wichtigsten Bahnhöfe in den Landeshauptstädten und größeren Ortschaften im Zuge der Bombardierungen zerstört und

<sup>48</sup> Dungal, Steiner, Schuster: Bahnhofsoffensive Supplement, Architektur Aktuell, 2001, Deckblatt Innen.

nach 1945 mit den vorhandenen Geldmitteln rasch wieder aufgebaut. Danach ist die Bausubstanz dieser Bahnhöfe jedoch weitgehend unangetastet geblieben: sie wurden teilweise mit Rolltreppen nachgerüstet und stellen heute nur mehr ein Flickwerk ohne eindeutig erkennbare Wege bzw. übersichtliche Hallen dar. So hat der 150 Jahre alte Gebäudetypus „Bahnhof“ im Laufe der Zeit beträchtliche Abnützungerscheinungen erlitten, in dem Ausmaß nämlich, in dem die Eisenbahn Marktanteile an das konkurrierende Verkehrsmittel Auto und später auch an das Flugzeug verlor. Aus ehemals stolzen Bahnhofsvierteln wurden urbane Problemzonen. Viele Bahnhöfe verkamen mehr und mehr zu Sammelpunkten sozialer Randgruppen, die von den kaufkräftigeren Schichten der Bevölkerung gemieden wurden.<sup>49</sup>

Unternehmensziel der ÖBB als marktwirtschaftlich orientiertes Unternehmen ist es mit der Eisenbahn als Verkehrsträger Marktanteile zurückerobern. Im Zuge der Modernisierung des Eisenbahnnetzes soll die Westbahnstrecke saniert, viergleisig trassiert und auf eine Reisegeschwindigkeit von 250 km/h ausgebaut werden. Die Bahnkunden sollen in Zukunft sowohl in den neuen Zügen (neue Waggons und Taurus Lokomotiven) als auch in den Bahnhöfen einen zeitgemäßen Standard vorfinden. Hierfür müssen die Verkehrsstationen entsprechend gestaltet werden. Mit der Bahnhofsoffensive soll die Bedeutung des Bahnhofs als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs gestärkt und der Immobilien-Wert des Bahnhofs, der erhebliche Gewinn-Chancen beinhaltet, voll ausgeschöpft werden. Schließlich sind hochfrequentierte, hervorragend verkehrerschlossene Standorte für verschiedenste Formen von Geschäftsnutzungen höchst attraktiv.

### **1.3.2 Funktionen des Bahnhofes<sup>50</sup>**

Die beiden wichtigsten Punkte des Anforderungsprogramms, das jede zukunftsorientierte Bahnhofspannung zu erfüllen hat, sind:

- Der Bahnhof als Verkehrsschnittstelle

Hier geht es vor allem darum, den jeweiligen Bahnhof innerhalb der unterschiedlichen Netze des öffentlichen wie des privaten Fern- und Nahverkehrs strategisch so gut zu placieren, dass er zum zentralen Bindeglied in der Mobilitätskette wird. Jedes Hindernis, das dem Reisenden beim Wechsel von einem Verkehrsmittel zum nächsten (etwa bei der Suche nach einer Reiseinformation oder nach dem richtigen Wegverlauf) in den Weg gelegt wird, kann der Bahn massive Konkurrenz Nachteile gegenüber anderen Reise-

---

<sup>49</sup> Dungal, Steiner, Schuster: Bahnhofsoffensive Supplement, Architektur Aktuell, 2001, S. 1 f.

<sup>50</sup> Dungal, Steiner, Schuster: Bahnhofsoffensive Supplement, Architektur Aktuell, 2001, S. 2.

Anbietern bringen und schlussendlich zur Wahl eines anderen Verkehrsmittels führen. Am Bahnhof selbst gilt es Fußgängerströme zu bündeln, zu lenken und wieder zu entflechten. Wesentlich sind da etwa die unterschiedlich gewidmeten Aufenthaltszonen, die den Bewegungs- und Erschließungsbereichen entsprechend zugeordnet werden müssen, um den Bedürfnissen der unterschiedlichsten Zielgruppen zu genügen.

- Der Bahnhof als Geschäftsstandort und möglichst gewinnbringende Immobilie

Gleichzeitig soll der Bahnhof auch als Immobilie an Attraktivität gewinnen: Geschäfte, die rund um die Uhr offen halten, sowie Kinos und Restaurants könnten Publikumsmagnete werden. Für die ÖBB soll sich dieser Geschäftszweig langfristig durchaus lohnen: die Mieten und Pachteinnahmen sollen nicht nur die Investitionen und den Betrieb abdecken sondern auch Gewinne abwerfen. Mieter für die Geschäftslokale müssten leicht zu finden sein, da die hochfrequentierten Lagen für fast alle Branchen auch hohe Umsätze garantieren.

### 1.3.3 Nutzen

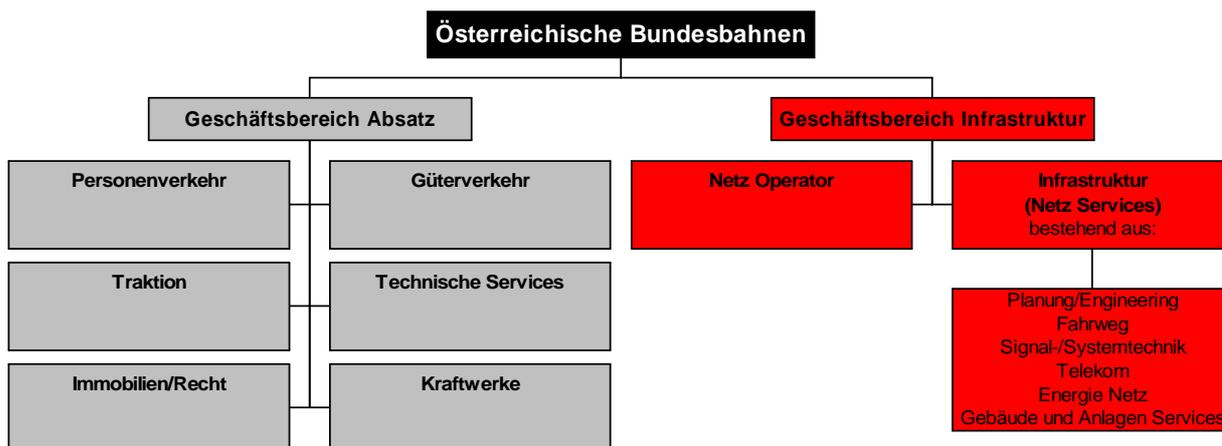
Der Ausbau der 20 in Angriff genommenen Bahnhöfe soll:

- 8.000 Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft schaffen,
- für 45 % aller Bahnkunden bzw. 82 Mio. Reisende eine erhebliche Verbesserung des Komforts bringen,
- die Einnahmen der ÖBB aus dem Personenverkehr maßgeblich steigern (die 20 Bahnhöfe sind für 70 Prozent der Einnahmen aus dem Personenverkehr zuständig).

## 1.4 Finanzierung

Um die Finanzierung der Projekte der Bahnhofsoffensive zu verstehen, wird vorerst ein Überblick über den Aufbau der Unternehmensstruktur der ÖBB gegeben (Siehe **Abbildung 5**, Seite 27). Im Anschluss daran wird die Finanzierung über die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH (SCHIG) dargestellt.

• **Unternehmensstruktur der ÖBB**



**Abbildung 5** Organigramm der ÖBB<sup>51</sup>

Das Unternehmen ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) ist grundsätzlich in zwei Unternehmensbereiche unterteilt: den Bereich Absatz und den Bereich Infrastruktur. Die Rechnungskreise für diese Bereiche sind entsprechend dem Bundesbahngesetz 1992 (BBG) getrennt. Die Kriterien für die rechnerische Trennung entsprechen den EU-Richtlinien.<sup>52</sup>

Unternehmensbereich Absatz

Dieser beinhaltet unter anderem den Personen- und Güterverkehr. Beide Geschäftsbereiche agieren am Markt ausschließlich nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen und müssen ihre Investitionen aus dem eigenen EGT finanzieren.

Der Begriff Absatzbereich wurde aus dem zu bezahlenden Benutzungsentgelt durch die Benutzer der Infrastruktureinrichtungen abgeleitet (Personen- und Güterverkehr). Das Benutzungsentgelt wird im Anschluss vom Unternehmensbereich Infrastruktur an die SCHIG zur Deckung der eigenen Verbindlichkeiten weitergeleitet.

Unternehmensbereich Infrastruktur

Der Unternehmensbereich Infrastruktur setzt sich aus dem Betriebsbereich (Netz Operator) und dem Infrastrukturbereich (Netz Services) zusammen.

Der Geschäftsbereich Netz Operator erfüllt die Aufgaben des Netzbetreibers und ist daher für das Trassenmanagement sowie die Führung der Betriebsleitsysteme bzw. der Sicherheitssysteme verantwortlich.

<sup>51</sup> Vgl. ÖBB: Österreichische Bundesbahnen - Geschäftsbericht 2000, S. 11.

<sup>52</sup> Vgl. ÖBB: Österreichische Bundesbahnen - Geschäftsbericht 2000, S. 11.

Die Aufgabe des Infrastrukturbereichs ist die Instandhaltung und Erneuerung der Schienenverkehrswege sowie die Durchführung von Planungs- und Bauaufgaben auf Basis von Bestellungen des Netz Operators. Die weitere Unterteilung erfolgt in einzelne Geschäftsbereiche u.a. in einen Planungs- und Baubereich (PE: Planung/Engineering), den für die Instandhaltung und Reinigung, sowie den (Um-)Bau von Gebäuden zuständigen Bereich (GS: Gebäude und Anlagen Services), einen Erhaltungs- und Baudienst (FW: Fahrweg), die Signal-/Systemtechnik (ST) und den Telekombereich (TK).

Wie bereits erwähnt, fungiert der Geschäftsbereich PE als Koordinator der Schieneninfrastrukturinvestitionen und übernimmt das Management der Realisierung von Infrastrukturinvestitionsprojekten.<sup>53</sup>

Mit § 2 Bundesbahngesetz 1992 ist geregelt, dass der Bund die Kosten der Schieneninfrastruktur zu tragen hat, soweit diese nicht von Dritten finanziert werden. Daher ist der Bund verpflichtet, das - auf Basis der Gewinn- und Verlustrechnung ermittelte - negative Betriebs- und Finanzergebnis des Unternehmensbereiches Infrastruktur abzudecken. Seit 1997 wird außerdem ein wesentlicher Teil der Investitionen – nach Übertragung durch eigene Verordnungen - von der SCHIG finanziert. Der Unternehmensbereich Infrastruktur hat einen vom Bund fixierten Betrag unter dem Titel „Benützungsentgelt“ aufwandswirksam an die SCHIG abzuführen.<sup>54</sup>

- **SCHIG<sup>55</sup>**

Die SCHIG wurde 1996 auf Basis des Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesetzes als Gesellschaft des Bundes gegründet. Ihre Aufgaben umfassen:

- die Finanzierung der Schieneninfrastrukturinvestitionen
- die Verwendung des Benützungsentgeltes zur Zins- und Kapitaltilgung
- die Beteiligung von Dritten bei der Mitfinanzierung von Infrastrukturprojekten im Zuge von Privat Public Partnership –Modellen (PPP)

Der Erwerb von Eisenbahnrechtlichen Konzessionen und das Betreiben von Eisenbahnunternehmen ist somit nicht die Aufgabe der SCHIG. Die SCHIG ist demnach eine reine Finanzierungsgesellschaft, die bei Bedarf Geld für Infrastrukturinvestitionen bereitstellt.

---

<sup>53</sup> Vgl. ÖBB: Österreichische Bundesbahnen - Geschäftsbericht 2000, S. 42.

<sup>54</sup> Vgl. ÖBB: Österreichische Bundesbahnen - Geschäftsbericht 2000, S. 35.

<sup>55</sup> Vgl. SCHIG: SCHIG - Geschäftsbericht 2000, S. 5.

Gemäß § 7 des SCHIG-Gesetzes haftet die Republik Österreich für die Finanzierung der Projekte.

Die SCHIG verfügt über ein Investitionsvolumen von 872 Mio. EUR (12 Mrd. ATS) pro Jahr (auf Preisbasis 1995). Dieser soll sämtliche zu finanzierende Projekte der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) und der Brenner-Eisenbahngesellschaft (BEG) bzw. von Privatbahnen abdecken.<sup>56</sup>

- **Finanzierung über die SCHIG**

Sämtliche Großprojekte der ÖBB sind vorstandsbeschlusspflichtig. Im Vorstandsbericht wird die genaue Abgrenzung zwischen den Unternehmensbereichen Infrastruktur und Absatz dargelegt. Im Anschluss daran erfolgt der Vorstandsbeschluss und die Vorlage an den Aufsichtsrat.

Sieht nun die ÖBB Bedarf in der Realisierung von Bauprojekten, hat der Geschäftsbereich Infrastruktur dem Bund die zu realisierenden Bauprojekte bekannt zu geben. Der Bund prüft die Projekte, beauftragt die ÖBB mit dem Bau und erteilt zugleich der SCHIG den Finanzierungsauftrag. Dies bedeutet, dass nach erfolgter Glaubhaftmachung der Projekte durch die ÖBB im Ministerium die Übertragungsverordnung zur Planung und zur Durchführung des Baues erteilt wird.

---

<sup>56</sup> Vgl. SCHIG: SCHIG - Geschäftsbericht 2000, S. 5.

## 1.5 Beschreibung des Programms „Bahnhofsoffensive“

Im Zuge der Bahnhofsoffensive werden zwanzig der etwa 1.400 Bahnhöfe in ganz Österreich umfassend erneuert. Dabei handelt es sich um die frequenzstärksten Bahnhöfe des Landes – das sind Anlagen der Kategorie 1 und 2, die täglich von 5.000 bis 20.000 (Kat. 2) bzw. mehr als 20.000 Fahrgästen (Kat. 1) genutzt werden. In den 43 Bahnhöfen dieser Größenordnung, die es landesweit insgesamt gibt, werden mehr als 45 Prozent aller Fahrgäste erreicht und gut 70 Prozent aller Umsätze im Personenverkehr gemacht.

Das Programm der Bahnhofsoffensive, unternehmensintern Programm „11 + 9“ genannt, sieht folgendes vor:

- Bahnhofsoffensive 1: bei den elf Bahnhöfen Graz, Innsbruck, Linz, Wien Mitte, Feldkirch, Wr. Neustadt, Wels, Krems, Baden, Klagenfurt und Leoben sollen die Bauarbeiten spätestens bis 2003 beginnen. Die Gesamtinvestitionskosten hierfür betragen 203,28 Mio. EUR (2,8 Mrd. ATS).
- Bahnhofsoffensive 2, Phase 1: die restlichen neun Bahnhöfe Wien Süd, Wien West, Wien Nord, Salzburg, Attnang Puchheim, St. Pölten, Wien Heiligenstadt, Wien Hütteldorf, Bruck/Mur werden danach, also ab 2003 realisiert. Der Generalverkehrsplan sieht hierfür 181,7 Mio. EUR (2,5 Mrd. ATS) vor.
- Bahnhofsoffensive 2, Phase 2: der Generalverkehrsplan sieht in einem Zeithorizont ab 2012 eine weitere Tranche mit 167,1 Mio. EUR (2,3 Mrd. ATS) vor. Mit diesen Investitionsmitteln sollen dann die restlichen zwanzig Bahnhöfe der Kategorie 2 modernisiert werden.

Die Projektvorgaben für den „Bahnhof der Zukunft“ sind:

- **Verbesserung der Anbindung zu allen Verkehrsträgern**

Durch die Bahnhofsoffensive soll die gesamte Mobilitätskette von der Erreichbarkeit bis zum Einstieg in den Zug verbessert werden. Die ÖBB versuchen jetzt, vor allem in den Städten, sehr eng mit den öffentlichen Verkehrsträgern zusammen zu arbeiten. Kiss-and-Ride (Kurzparkzonen vor dem Bahnhofsaufnahmegebäude) sowie Park-and-Ride (Langzeit-Parken) –Möglichkeiten sollen zusätzlich den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr zur Bahn erleichtern.

- **ansprechende Optik durch helles, transparentes Ambiente (viel Glas)**

Die Architektur soll sich nicht, wie das zur Entstehungszeit der k. u. k. -Eisenbahn der Fall war, in standardisierter Form wie ein roter Faden durch das ganze Land ziehen. Damals war eine wesentliche Grundlage dieser Architektur-Typologie der meist deutliche Abstand zwischen der Bahnlinie und dem jeweiligen Siedlungsgebiet. Mittlerweile sind die bebauten Gebiete fast überall schon so nah an die Bahnanlagen herangerückt, dass sehr unterschiedliche städtebauliche Rahmenbedingungen entstanden sind und ganz spezifische architektonische Lösungen erforderlich sind.

- **eine zentrale schöne Halle**

- **Reisezentrum – offener, moderner und freundlich gestalteter Kassenbereich**

Überall dort, wo es um das „Kerngeschäft“ der ÖBB geht, steht das Kriterium „Wiedererkennbarkeit“ im Vordergrund. Durch entsprechende Standardelemente soll hier die Marke ÖBB wirksam in Erscheinung treten. Baulich und räumlich wird diese Anforderung im neuen Reisezentrum der Architekten Riegler & Riewe realisiert. Hier wird die traditionelle Trennung zwischen Kunden- und Schalterzone, ähnlich wie bei Bankschaltern, radikal aufgelöst. Die verwendeten Materialien (Terrazzoboden, gelochte Gipskartondecke, transparente Wände) sowie die einzelnen Elemente (Infoband im Hintergrund, klassisch modernes Mobiliar) sollen eine moderne und freundliche Atmosphäre bewirken.<sup>57</sup>

- **Übersichtlichkeit durch entsprechende Leitsysteme**

Ein einheitliches Informationsdesign für alle Bahnhöfe soll die Orientierungsmöglichkeiten optimieren.

- **Anhebung der Bahnsteige**

Sie soll den Reisenden den Einstieg in die Wagons erleichtern.

- **neue Bahnsteigdächer sowie Vordächer in den verschiedensten Bereichen**

- **behindertengerechte Gestaltung sämtlicher Einrichtungen** (Rolltreppen, Lifte, etc.)

- **Erschließung von Einkaufsmöglichkeiten durch Markthallen und Geschäfte**

- **bauliche und funktionelle Optimierungen sowie Modernisierung auf zeitgemäßen Standard** (bei Bahnhofsumbauten)

- **Verbesserung von Sauberkeit, Sicherheit, Service**

---

<sup>57</sup> Dungal, Steiner, Schuster: Bahnhofsoffensive Supplement, Architektur Aktuell, 2001, S. 5.

### 1.5.1 Chronologie

---

#### 1988 **Bahnhofsverbesserung 1988-1996 / Gerhard Kosar**

---

Die ÖBB starten das Programm „Bahnhofsverbesserung“: bis 1996 sollen unter dem Motto „Service und Qualität“ sichtbare Maßnahmen gesetzt werden, um den Bahnhof für Reisende wieder attraktiv zu machen. Leiter des Projekts ist Dipl.-Ing. Gerhard Kosar.

---

#### 1993 **Prototyp Bahnhof Graz**

---

Der Grazer Bahnhof wird mit einem neuen Personentunnel eröffnet (Brunel Award, internationaler Designpreis für Eisenbahnarchitektur) und gilt als „Bahnhof der Zukunft“: ein Prototyp, nach dem auch andere Bahnhöfe adaptiert werden sollen.<sup>58</sup>

---

#### 1994 **Geldmangel beim Programm Bahnhofsverbesserung**

---

In Österreich schleppt sich das Projekt „Bahnhofsverbesserung“ mehr oder weniger erfreulich über die Runden: 1994 standen dem Leiter des Projekts, rund 10,5 Mio. EUR (144 Mio. ATS) zur Verfügung, 1995 sind es nur mehr knappe 6,3 Mio. EUR (87 Mio. ATS). Dabei würde allein der Umbau des Bahnhofs Klagenfurt geschätzte 16,7 Mio. EUR (230 Mio. ATS) kosten. Es mangelt an Geld und man beschränkt sich daher auf punktuelle Maßnahmen für die professionelle Standortanalysen als Basis dienen: was dem Publikum nicht gefällt, will man besser machen.<sup>59</sup>

---

#### August 1997 **Bahnhofsoffensive 97 / Jochen Seibert**

---

Programm:	<b>Bahnhofsoffensive 97</b>
Umfang:	<b>23 Bahnhöfe</b>
Zeithorizont:	<b>1997-2001</b>
Kosten:	<b>450 Mio. EUR</b>

---

<sup>58</sup> Vgl. Kuhn: Die Vertreibung der Finsterlinge. <http://www.kurier.at>. 13.08.94.

<sup>59</sup> Vgl. Kuhn: Die Vertreibung der Finsterlinge. <http://www.kurier.at>. 13.08.94.

Mit dem 3,42 Mio. EUR teuren Bahnhofsumbau in Floridsdorf (Geschäfts- und Servicezentrum sowie Dach als Witterungsschutz) beginnen die ÖBB eine österreichweite Bahnhofsoffensive.

Insgesamt sollen 23 Bahnhöfe - u.a. Wien West, Wien Süd, Wien Nord, Hütteldorf, Rennweg, Heiligenstadt, Graz, Linz, Innsbruck, Salzburg, Klagenfurt, Wiener Neustadt, Baden und Gloggnitz - mit derartigen Geschäftszentren versorgt werden. Die Bahnhöfe sollen saniert und kundenfreundlicher werden, also mehr „Service, Sicherheit und Sauberkeit“ bieten. Leiter der ÖBB-Bahnhofsprojekte ist Jochen Seibert.<sup>60</sup>

**Juli 1999**

**Bahnhofsoffensive 2000 / Norbert Steiner**

Programm:	<b>Bahnhofsoffensive 2000</b>
Umfang:	<b>43 Bahnhöfe</b>
Zeithorizont:	<b>2000-2007</b>
Kosten:	<b>596 Mio. EUR</b>

Der Planer des Regierungsviertels in St. Pölten und NÖPLAN-Chef Norbert Steiner wechselt zu den ÖBB und managt künftig die „Bahnhofsoffensive 2000“.<sup>61</sup> Mit einem Investitionsvolumen von 596 Mio. EUR (8,2 Mrd. ATS) sollen bis 2007 43 Bahnhöfe neu- bzw. umgebaut werden. Für Umbauten vorgesehen sind:

- 8 Bahnhöfe mit einer Frequenz von mehr als 20.000 Reisenden pro Tag (Kat. 1): Der Wiener Süd- und der Wiener Westbahnhof, Wien Nord und Wien Mitte sowie die Hauptbahnhöfe Linz, St. Pölten, Salzburg und Innsbruck;
- 12 Bahnhöfe mit einem Aufkommen zwischen 5.000 und 20.000 Fahrgästen täglich (Kat. 2): Wien-Floridsdorf (bereits abgeschlossen), Wien-Heiligenstadt, der Grazer Hauptbahnhof, Wr. Neustadt, Attnang Puchheim, Krems, Meidling, Hütteldorf, Feldkirch, Bruck an der Mur und die Hauptbahnhöfe von Klagenfurt und Wels;
- 20 Bahnhöfe mit einer täglichen Fahrgastfrequenz zwischen 2.000 und 5.000 (Kat. 3): Leoben, Bischofshofen, Schwarzach-St. Veit, Flughafen Wien-Schwechat, Mistelbach, Gänserndorf, Tulln, Korneuburg, Stockerau, Steyr, St. Valentin, Bruck an der Leitha,

<sup>60</sup> Vgl. Krause: Milliarden für Bahnhöfe: Start in Floridsdorf. <http://www.kurier.at>. 01.08.97.

<sup>61</sup> Vgl. k. A.: Bröselndes Regierungsviertel "nichts Außergewöhnliches". <http://www.kurier.at>. 05.06.99.

Selzthal, Neusiedl am See, Saalfelden, St. Veit an der Glan, Spittal-Millstättersee, Jenbach, Landeck und Baden;

- 2 Bahnhöfe mit weniger als 2.000 Reisenden/Tag: Liezen und Eisenstadt.

### Sommer 2000

### Werbekampagne der Bahnhofsoffensive 2000

„Gorbatschow“ TV-Werbekampagne und „Bahnhofs-Bauwerkzeuge“ Plakate werden lanciert.

### 12. Juli 2000

### Sparprogramm der Regierung

Es entstehen unbestätigte Hinweise auf die „Einsparung“ der geplanten Bahnhofsoffensive der ÖBB da das Sparprogramm der Regierung vorsieht, dass bei der Bahn innerhalb von drei Jahren 654 Mio. EUR (9 Mrd. ATS) eingespart werden müssen.<sup>62</sup>

### August 2000

### Budgetkürzung: Bahnhofsoffensive am Abstellgleis

Programm:	<b>Bahnhofsoffensive 2000</b>
Umfang:	<b>20 Bahnhöfe</b>
Zeithorizont:	<b>2000-2007</b>
Kosten:	<b>290 Mio. EUR</b> (davon 218 Mio. von SCHIG)

Dem ÖBB-Vorstand wird aus dem Ministerium avisiert, dass weniger SCHIG-Mittel als geplant zur Verfügung gestellt werden können. Da auch potente Privat-Investoren fehlen, müssen die ÖBB bei ihrer angekündigten Bahnhofsoffensive aus Budgetgründen Abstriche machen. Insgesamt hätten 43 Bahnhöfe um rund 596 Mio. EUR (8,2 Mrd. ATS) aus- und umgebaut werden sollen. Tatsächlich sind aber via SCHIG vom Bund aus dem Bereich Infrastruktur vorerst nur 254 Mio. EUR (3,5 Mrd. ATS) genehmigt worden. Davon sind 36,3 Mio. EUR (500 Mio. ATS) bereits fix für Gleise und Bahnsteige in Wr. Neustadt (BfO I) vergeben. Für „kundenbezogene Maßnahmen“, so ÖBB-Chef Helmut Draxler, bleiben derzeit maximal 218 Mio. EUR (3 Mrd. ATS) übrig.<sup>63</sup> Als Folge erstellen die ÖBB ein Notprogramm, das nur mehr 20 Bahnhöfe beinhaltet.

Internationale Investorengruppen forcieren die Ankaufsbestrebungen der lukrativsten acht bis zehn Bahnhofsstandorte, um dort Einkaufstempel zu errichten. Bahn-Manager Norbert

<sup>62</sup> Vgl. Kuhn: Sparen auf Kosten der Fahrgäste geht weiter. <http://www.kurier.at>. 13.07.00.

<sup>63</sup> Vgl. Vavra: Bahnhofsoffensive geriet aufs Abstellgleis. <http://www.kurier.at>. 30.08.00.

Steiner bezieht jedoch eindeutig Position: „Das kann sicher nicht im Sinn des Unternehmens sein. Verkäufe sind kein Thema. Wir wollen Partner, aber keinen Ausverkauf“.<sup>64</sup>

### 13. September 2000      Schmid: „Bahnhofsoffensive wird voll durchgezogen“

Programm:	<b>Bahnhofsoffensive 2000</b>
Umfang:	<b>43 Bahnhöfe</b>
Zeithorizont:	<b>2000-2007</b>
Kosten:	<b>610 Mio. EUR</b> (davon 407 Mio. von SCHIG)

Infrastrukturminister Michael Schmid (FPÖ) sagt, dass die Kürzung der Mittel nicht mit ihm akkordiert und ohne politische Zustimmung angekündigt wurde. Er fixiert in einem Gipfelgespräch mit ÖBB-Chef Draxler, dass die große Bahnhofsoffensive der ÖBB wie geplant voll durchgezogen wird: alle 43 Projekte sollen umgesetzt werden. Die Modernisierung wird insgesamt ein Investitionsvolumen von 610 Mio. EUR (8,4 Mrd. ATS) kosten. Da der größere Teil der Investitionen den Umbau und die Modernisierung der technischen Anlagen betrifft, werden 407 Mio. EUR (5,6 Mrd. ATS) der Investitionssumme aus dem SCHIG-Bereich des Ministeriums finanziert. 203 Mio. EUR (2,8 Mrd. ATS) kommen aus dem Absatzbereich der ÖBB bzw. aus sogenannten Public Private Partnerships. Einen Modellfall gibt es schon: in Linz beteiligt sich die Raiffeisen Landesbank an dem Umbau des Hauptbahnhofs.<sup>65</sup>

### 27. November 2000      GRANDI STAZIONI will Wiener Bahnhöfe erneuern

Das italienische Baukonsortiums GRANDI STAZIONI bekundet ihr Interesse Wiener Bahnhöfe zu erneuern.<sup>66</sup>

### 12-16. Jänner 2001      Forstinger kündigt drastische Budgetkürzungen an

Die seit 14. November 2000 amtierende neue Infrastrukturministerin Monika Forstinger (FPÖ) bezeichnet die Pläne engagierter ArchitektInnen für die Österreichweite Bahnhofsoffensive als „architektonische Profilierungswünsche auf Kosten der

<sup>64</sup> Vgl. Berger: Der Bahnhofs-Offensive droht das Abstellgleis. <http://www.kurier.at>. 07.08.00

<sup>65</sup> Vgl. k. A.: "Bahnhofs-Offensive wird voll durchgezogen". <http://www.kurier.at>. 14.09.00.

<sup>66</sup> Vgl. k. A.: Verwirrung um Bahnhöfe. <http://www.diepresse.com/archiv>. 28.11.00.

*Steuerzahler*".<sup>67</sup> Sie kündigt drastische Budgetkürzungen an da die ÖBB Investitionen vorher verdienen müsse und treibt somit die Bahnhofsoffensive in die finanzielle Defensive. Ihr Vorschlag lautet, man möge sich statt dessen auf die Sanierung der Sanitäranlagen und den Ausbau behindertengerechter Einrichtungen beschränken. Die ÖBB müssen auf Anordnung des Ministeriums die finanzielle Notbremse ziehen und werden mit der Evaluierung beauftragt, bei welchen Bahnhöfen Renovierungen notwendig sind.<sup>68</sup>

---

#### **16. Jänner 2001                      Forstinger streicht Investitionsmittel**

---

Ministerin Forstinger streicht die vereinbarten Investitionen für die Modernisierung der Burgenländischen Bahnhöfe Eisenstadt und Neusiedl: „*bevor großzügig an den Umbau von Bahnhöfen herangegangen wird, soll man lieber die Priorität auf Waggon- und Schienen-Infrastruktur legen*“, hört man aus dem Infrastrukturministerium. Per Presseaussendung wird bekannt gegeben, dass die von ihrem Vorgänger Michael Schmid zugesagten 407 Mio. EUR (5,6 Mrd. ATS) für die Bahnhofsoffensive auf 109 Mio. EUR (1,5 Mrd. ATS) gekürzt werden.<sup>69</sup>

---

#### **18. Jänner 2001                      Forstinger lässt vereinbarte Klausur mit Draxler platzen**

---

Der Machtkampf zwischen ÖBB-General Draxler und Infrastrukturministerin Forstinger über die Zukunft der Bahn (Trennung der ÖBB-Bereiche Absatz und Infrastruktur) eskaliert. Die Ministerin lässt eine seit längerer Zeit vereinbarte Klausur mit der ÖBB-Chefetage kurzfristig platzen. Als Begründung dafür nennt das Ministerium, dass die ÖBB-Spitze eine Stillhaltevereinbarung gebrochen habe, der zufolge „*sich die Gesprächspartner vor dem Termin nicht gegenseitig etwas über die Medien ausrichten werden*“.<sup>70</sup>

---

#### **29. Jänner 2001                      Brunn a. Gebirge führt eigene Bahnhofsoffensive durch**

---

Die Marktgemeinde Brunn am Gebirge erwirbt um 36.300 EUR den gesamten ÖBB Bahnhof (inklusive Park-and-ride-Anlage). Durch umfangreiche Renovierungsarbeiten sollen Service und Bequemlichkeit der Bahnkunden deutlich gehoben werden.<sup>71</sup>

---

<sup>67</sup> Vgl. k. A.: St. Pölten will Umbau des Schandflecks Bahnhof. <http://www.kurier.at>. 17.01.01.

<sup>68</sup> Vgl. Stuhlpfarrer: Blockade der Bahnhofsoffensive bedroht das Projekt Wien-Mitte. <http://www.diepresse.com/archiv>. 17.01.01.

<sup>69</sup> Vgl. Gesellmann: Rotes Licht für Investitionen bei Bahnhöfen. <http://www.kurier.at>. 17.01.01.

<sup>70</sup> Vgl. k. A.: Machtkampf um die ÖBB. <http://www.kurier.at>. 19.01.01.

<sup>71</sup> Vgl. k. A.: Gemeinde kauft Bahnhof ÖBB behalten nur die Gleise. <http://www.kurier.at>. 29.01.01.

---

**29. Jänner 2001**                      **Wirtschaftskammer kritisiert Bahnhofsoffensive<sup>72</sup>**

---

Siehe Punkt 2.6, Seite 58.

---

**5. Februar 2002**                      **Wiener Bahnhöfe von Kürzungen betroffen**

---

Auf der Glasfront des Wiener Westbahnhofes prangt in großen Lettern „REFORMHAUS“. Dies soll darauf hinweisen, dass Monika Forstinger auch dieses Reformprojekt auf unbestimmte Zeit gestoppt hat. ÖBB-Infrastrukturchef Helmut Hainitz erklärt, dass der Rotstift nahezu alle Wiener Bahnhöfe trifft. Anstelle der geplanten Modernisierung sollen nur die notdürftigsten Sanierungsarbeiten durchgeführt werden. Dadurch verzögert sich automatisch die für 2010 angepeilte Realisierung des Zentralbahnhofs Wien neben dem Südbahnhof (mit Anschluss an die U-1-Station Südtirolerplatz) um fünf bis zehn Jahre. Sieht man vom Ausbaurvorhaben Bahnhof Meidling und von der Neugestaltung des Bahnhofs Wien Mitte ab, ist die Wien versprochene und mit großem Aufwand beworbene Bahnhofsoffensive vorderhand gestorben.<sup>73</sup>

---

**8. Februar 2001**                      **Schweizer Consulting-Büro prüft sämtliche Projekte**

---

Ein Sprecher des Infrastrukturministeriums gibt bekannt, dass von einem Schweizer Consulting-Büro eine Studie erstellt wird, in der sämtliche Bahnhofs-Projekte geprüft werden. Wenn die Ergebnisse aus dem Nachbarland bekannt sind, wird man sich seitens des Ministeriums mit den ÖBB zusammensetzen und eine Prioritätenliste erstellen.<sup>74</sup>

---

**19. Februar 2001**                      **Baubeginn in Feldkirch**

---

Trotz der unsicheren Finanzierung der meisten Bahnhofsoffensive-Projekt, sind die Investitionsmittel für den Umbau des Bahnhofs Feldkirch per ÜVO freigegeben. Hier wird das erste Bauvorhaben der „Bahnhofsoffensive 2000“ realisiert: siehe TEIL II, Seite 81.

---

**20. Februar 2001**                      **ÖBB-Aufsichtsrat Haberzettl fordert Forstinger-Rücktritt<sup>75</sup>**

---

Siehe Punkt 2.6, Seite 58.

---

<sup>72</sup> Vgl. k. A.: Baucluster will Zug Österreich in richtige Richtung umlenken. <http://www.kurier.at>. 30.01.01.

<sup>73</sup> Vgl. k. A.: Bahnhofsoffensive gestoppt, fünf neue Bus-Terminals fix. <http://www.kurier.at>. 06.02.01.

<sup>74</sup> Vgl. k. A.: Der Bahnhofs-Umbau ist nach wie vor noch nicht fixiert. <http://www.kurier.at>. 09.02.01.

<sup>75</sup> Vgl. Vavra: "Forstinger soll zurücktreten". <http://www.kurier.at>. 21.02.01.

**Februar 2001****Fertige Planung, aber kein Geld für St. Pölten**

---

Anfang Februar steigt Infrastrukturministerin Forstinger in St. Pölten aus dem Zug. Die Entscheidungsträgerin in Sachen Bahnhofsoffensive bemerkt bei der Bahnhofsbesichtigung, dass es hier keine Aufzüge zur Beförderung von Kinderwägen bzw. Rollstühlen gibt und schlägt den Einbau von Aufstiegshilfen im Rahmen einer Adaptierung vor. Planungen im Wert von 18,1 Mio. EUR (250 Mio. ATS) liegen hier seit 1999 komplett auf Eis.<sup>76</sup>

**Ab März 2001****ÖBB lanciert Plakatkampagne**

---

Bahnhofsmanager machen mit der umstrittenen „Sie schätzen Ordnung. Wir auch“-Kampagne auf die neue Hausordnung (Service-Sicher-Sauber) aufmerksam.

**21. März 2001****ÖBB sucht zusätzliches Geld für die Bahnhofsoffensive**

---

Trotz des Sparprogramms, das die Regierung den ÖBB verordnet hat, will ÖBB-Chef Draxler das seit langem geplante Erneuerungsprogramm für eine Reihe von Bahnhöfen durchziehen. Es sollen nun verstärkt private Investoren eingebunden werden. Zusätzliches Geld will Draxler durch den Verkauf nicht betriebsnotwendiger Immobilien aufbringen, wobei man Grundstücke in attraktiven Lagen verwerten bzw. bestmöglich verkaufen möchte. Durch die von den ÖBB geplante Zusammenlegung von Standorten würden Grundstücke in der Größenordnung von rund 1,5 Mio. Quadratmeter frei, die abzüglich Freimachung knapp 436 Mio. EUR (6 Mrd. ATS) bringen könnten. Allein in Wien gebe es ein Potenzial von gut 870.000 Quadratmeter an verwertbaren Flächen. In der Bundeshauptstadt, wo die ÖBB derzeit auf rund 20 Standorte verstreut sind, will Draxler am Nordbahnhofsgelände eine neue ÖBB-Zentrale bauen lassen. Für die Verwertung der Grundstücke nennt der ÖBB-Chef einen Zeitraum von zehn Jahren. Am 5. April will Draxler dem Aufsichtsrat ein Konzept und eine Liste von Investoren präsentieren. Von den 43 Bahnhöfen, die man ursprünglich modernisieren wollte, werde man die wichtigsten auch tatsächlich in Angriff nehmen, sagte Draxler. Das seien in erster Linie die Bahnhöfe in den Landeshauptstädten.<sup>77</sup>

---

<sup>76</sup> Vgl. Brickner: Grauer Pendler-Alltag auf steilen Stiegen. <http://derstandard.at/Archiv>. 31.03.01.

<sup>77</sup> Vgl. Strobl: Privates Geld für Bahnhofsoffensive. <http://derstandard.at/Archiv>. 22.03.01.

**5. April 2001****Spar-Bahnhofsoffensive: 20 neue Bahnhöfe in Etappen**

Programm:	<b>Bahnhofsoffensive „11+9“</b>	
Phase:	<b>BfO I</b>	<b>BfO II</b>
Umfang:	<b>11 Bahnhöfe</b>	<b>9 Bahnhöfe</b>
Baubeginn:	<b>bis Ende 2003</b>	<b>ab 2003</b>
Kosten (Mio. EUR):	<b>123*</b>	<b>22*</b>

\* Bundesanteil (SCHIG)

Wegen des Budgetsparkurses kann die Bahn nur die 20 frequenzstärksten der ursprünglich 43 Bahnhöfe umbauen: mit Ausnahme von Leoben werden nur mehr Kategorie 1 (Großbahnhöfe mit mehr als 20.000 Reisenden pro Tag) und Kategorie 2 Bahnhöfe (mehr als 5.000 Reisende pro Tag) realisiert. Kleinstadtprojekte wie Eisenstadt, Neusiedl am See (2,4 Mio. EUR), Liezen, Selzthal, Ternitz, Tulln, Andorf (23,7 Mio. EUR), Pregarten (4,7 Mio. EUR), Vöcklabruck (21,8 Mio. EUR) u.v.a. gehen leer aus.

Der ÖBB-Aufsichtsrat segnet die Sparvariante der Bahnhofsoffensive ab. Sie wird nun in einer redimensionierten Form in zwei Etappen gestartet. Zur ersten Etappe der Bahnhofsoffensive gehören 11 Projekte in fortgeschrittenem Planungsstadium, die vor 2003 gestartet werden können und zum Teil bereits im Gang sind: Graz, Innsbruck, Linz, Wien/Mitte, Feldkirch, Wiener Neustadt, Wels, Krems, Baden, Klagenfurt und Leoben. Dafür stehen 123 Mio. EUR an Bundesmitteln zur Verfügung. Für die zweite Etappe ab 2003 - diese bezieht sich auf die 9 Projekte Salzburg, St. Pölten, Attnang Puchheim, Bruck/Mur, Wien-Hütteldorf, Wien-Heiligenstadt, Wien-Nord, Wien-Süd und Wien-West - beträgt der Bundesanteil 22 Mio. EUR.

Der Bundesanteil für beide Etappen wurde mit 145 Mio. EUR (2 Mrd. ATS) begrenzt. Unter Schmid sind jedoch für die Bahnhofsoffensive bereits 225 Mio. EUR (3,1 Mrd. ATS) in verschiedenen Verordnungen übertragen worden. Die zuständige Ministerin Forstinger teilt mit, dass die Differenz von 80 Mio. EUR jetzt für andere Bahnhofsbauprojekte zur Verfügung stehe.<sup>78</sup>

<sup>78</sup> Vgl. APA: 20neue Bahnhöfe in Etappen. <http://derstandard.at/Archiv>. 06.04.01.

---

**15. Mai 2001****Putztrupp statt Bahnhofsoffensive**

---

Da die große Bahnhofsoffensive ausbleibt, soll es wenigstens eine Bahnhofskosmetik geben. Sie ist Teil eines von den ÖBB unter dem Titel „Neues Bahnstationsmanagement“ lancierten Programms, Bahnhöfe kundenfreundlicher und attraktiver zu machen: 60 professionell ausgebildete ÖBB-Manager sollen jetzt versuchen, mit den vorhandenen Mitteln sichtbare Verbesserungen für Bahnkunden zu verwirklichen. Mit rund 72 Mio. EUR will man die 1.400 heimischen Bahnhöfe und Haltepunkte am ÖBB-Schienennetz ab sofort professionell managen. 43 Mio. EUR sind für Gebäude-Instandhaltung vorgesehen, große Budgetposten werden für Sicherheit (private Bahnhofspatrouillen der GROUP4) und verbesserte Fahrgastinformation reserviert. Allein für Sauberkeit hat man heuer ein Rekordbudget von 14,5 Mio. EUR (40 Prozent plus) zur Verfügung. Dazu ÖBB-Immobilien-Chef Heinz Redl: *„Unsere Bahnhöfe sind leider nicht in dem Zustand, wie wir ihn uns vorstellen. Auch unser Konzept 'Bahnhof der Zukunft' ist nur schwer zu transportieren, wenn man den Ist-Zustand betrachtet“*. Die ÖBB-Manager sollen deshalb mit „Service-Sicher-Sauber“ erst einmal das Image der Bahnhöfe heben und damit bei Bahnkunden sowie künftigen Shop-Mietern punkten. Mit größerer Sicherheit und Sauberkeit sowie dem Anbieten von freien Betriebsflächen für neue Geschäfte, Büros und kleine Einkaufszentren - zumindest in den etwa dreißig bekannten Toplagen - könnten so Hunderte Mio. ATS mehr in die ÖBB-Kassen fließen. Im Endeffekt soll der Bahnhof mit dem Sauber-Image der Flughäfen vergleichbar sein.<sup>79</sup>

---

**16. Mai 2001****Länderchefs wollen versprochene Bahnhofsoffensive<sup>80</sup>**

---

Siehe Punkt 2.2, Seite 47.

---

**18. Mai 2001****Interessensvertretungen gegen „Bahnhof der Zukunft“<sup>81</sup>**

---

Siehe Punkt 2.6, Seite 58.

---

**5. Juni 2001****Pöchhacker kritisiert Investitions-Unlust der Regierung<sup>82</sup>**

---

Siehe Punkt 2.6, Seite 58.

---

<sup>79</sup> Vgl. Krause: Bahnhöfe sollen wenigstens sauber sein. <http://www.kurier.at>. 16.05.01.

<sup>80</sup> Vgl. Gesellmann: Drei Länderchefs wollen Bahnhofsoffensive. <http://www.kurier.at>. 17.05.01.

<sup>81</sup> Vgl. k. A.: Zahlreiche Proteste gegen Schließung der Gepäckschalter. <http://www.diepresse.com/archiv>. 19.05.01.

<sup>82</sup> Vgl. k. A.: Sorgenkind Bau. <http://www.kurier.at>. 05.06.01.

---

**5. Juli 2001** **Spatenstich Bahnhof Graz**


---

In Graz wird das zweite BfO-Projekt verwirklicht.

---

**30. Juli 2001** **SPÖ kritisiert Stopp der Bahnhofsoffensive in St. Pölten<sup>83</sup>**


---

Siehe Punkt 2.2, Seite 47.

---

**1. August 2001** **Rüdiger vorm Walde löst Draxler an der ÖBB-Spitze ab**


---

Rüdiger vorm Walde wechselt vom Chefsessel der Berliner Verkehrsbetriebe an die Spitze der ÖBB. Mit einem massiven Investitionsprogramm will er den lange Zeit vernachlässigten Personenverkehr aufmöbeln.

---

**5. November 2001** **Spatenstich Bahnhof Innsbruck**


---

In Innsbruck wird mit dem Neubau des neuen Hauptbahnhofes, dem dritten BfO-Projekt, begonnen.

---

**18. Dezember 2001** **Eröffnung des Bahnhofs Feldkirch**


---

In Feldkirch wird das erste „Bahnhofsoffensive 2000“ Bauvorhaben fertiggestellt (siehe S. 81).

---

**25. Jänner 2002** **Generalverkehrsplan Österreich**


---

Programm:	<b>Bahnhofsoffensive</b>		
Phase:	<b>BfO I</b>	<b>BfO II, Phase 1</b>	<b>BfO II, Phase 2</b>
Umfang:	<b>11 Bf.</b>	<b>9 Bf.</b>	<b>restl. Bf. der Kat. 2</b>
Baubeginn:	<b>bis Ende 2003</b>	<b>ab 2003</b>	<b>ab 2012</b>
Kosten (Mio. EUR):	<b>203,28</b>	<b>181,7 (lt. GVP-Ö)</b>	<b>167,1 (lt. GVP-Ö)</b>

Monika Forstinger präsentiert den „Generalverkehrsplan Österreich“ (GVP-Ö). Die GVP-Ö-Projekte wurden gemeinsam mit den Ländern und den Verkehrsträger-Gesellschaften (ASFINAG, ÖBB, HL-AG, BEG) definiert und abgestimmt. Das gesamte Investitionsvolumen beträgt 44,9 Mrd. EUR (618 Mrd. ATS). Für die Schiene beträgt das

---

<sup>83</sup> Vgl. Wimmer: Bahn als SP-Vorspann, blaues Versteckspiel, arme VP-Radler. <http://www.kurier.at>. 31.07.01.

Gesamtinvestitionsvolumen (SCHIG) 29,9 Mrd. EUR. Das Gesamtvolumen setzt sich wie folgt zusammen:

- bereits übertragene Projekte (ÜVO), teilw. in Bau: ab 2002; 5,3 Mrd. EUR
- kurzfristige Investitionspakete (Paket 1a): ab 2002; 5,6 Mrd. EUR
- mittelfristige Investitionspakete (Paket 1b): ab 2007; 6,8 Mrd. EUR
- langfristige Investitionspakete (Paket 2): ab 2012; 12,2 Mrd. EUR<sup>84</sup>

Im GVP-Ö ist die Bahnhofsoffensive wie folgt vorgesehen:

Nr.	Name	Gesamtinvest.	Kosten ab 2002	2002-2006	2007-2011	2012-2021	Nach 2021	Zuständigkeit
773	Bahnhofsoffensive 2, Phase 1 ( <b>Paket 1a</b> )	181,7 (2,50)	181,7 (2,50)	•	•	•		ÖBB
774	Bahnhofsoffensive 2, Phase 2 ( <b>Paket 2</b> )	167,1 (2,30)	167,1 (2,30)			•		ÖBB

**Abbildung 6** Auszug aus dem Generalverkehrsplan Österreich (GVP-Ö)<sup>85</sup>

Damit stehen für die Bahnhofsoffensive wieder entsprechende Mittel zur Verfügung. Bisher waren nur 11 Bahnhofsvorhaben ausfinanziert gewesen. Norbert Steiner, Leiter der Bahnhofsoffensive: „Mit dem neuen Generalverkehrsplan ist nun auch die Finanzierung der restlichen 9 Vorhaben gesichert.“<sup>86</sup> Vorm Walde möchte Privatinvestoren einbinden und „innerhalb des nächsten halben Jahres“<sup>87</sup> mit ersten Gesprächen beginnen.

## 18. Februar 2002

### Forstinger tritt zurück / Nachfolger Reichhold fix

Monika Forstinger tritt als Verkehrsministerin zurück. Nachfolger wird Mathias Reichhold.

## Februar/März 2002

### vorm Walde erklärt Bahnhofsoffensive zur Chefsache

Die Finanzierung des Ausbaus der wichtigsten ÖBB-Bahnhöfe ist nun sichergestellt. Der neue ÖBB-Generaldirektor vorm Walde will nun verstärkt auf den Personenverkehr setzen.

<sup>84</sup> BMVIT: Generalverkehrsplan Österreich 2002, 2002, S. 28.

<sup>85</sup> BMVIT: Generalverkehrsplan Österreich 2002, 2002, S. 62 u. 70.

<sup>86</sup> Woltron: Frischer Dampf für Bahnhofsoffensive. <http://derstandard/Archiv>. 02.03.02.

<sup>87</sup> Strobl: Business-Class mit 200 Sachen. <http://derstandard/Archiv>. 25.02.02.



1.5.2 Projektphasen<sup>91</sup>

Abbildung 7 gibt Auskunft über die Finanzmittelzusagen durch die unterschiedlichen Infrastrukturminister zwischen August 1997 und Februar 2002.

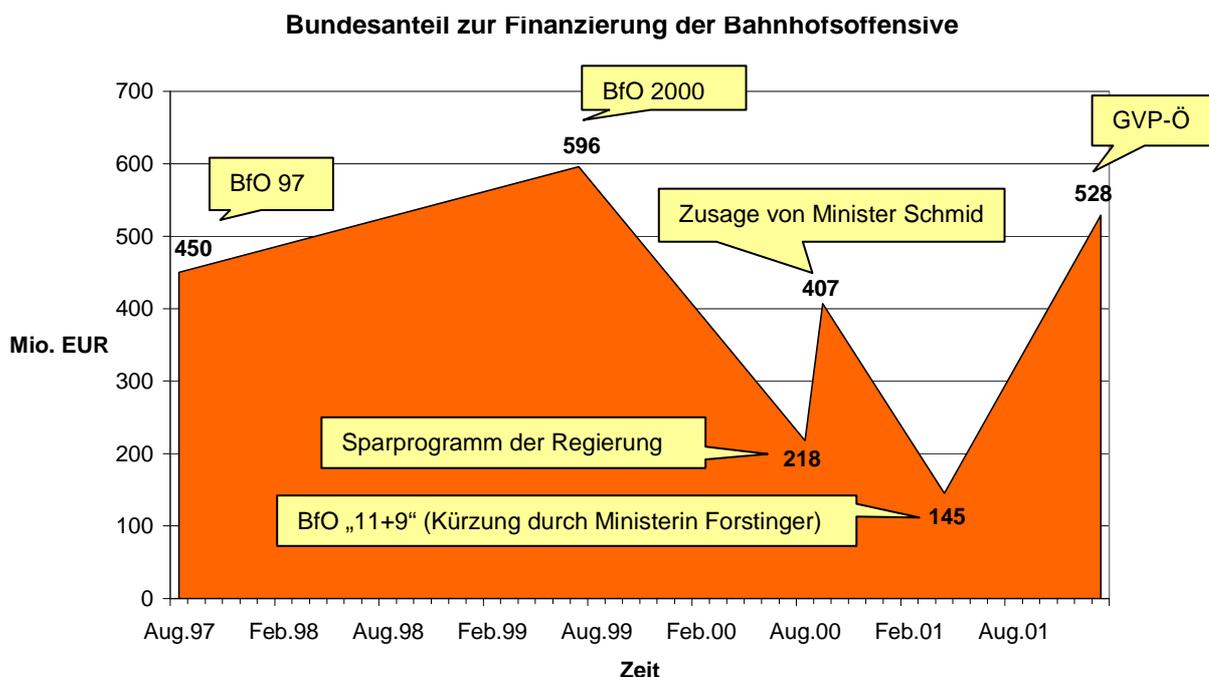


Abbildung 7 Chronologische Darstellung der zugesagten Bundesmittel für die BfO

In **Tabelle 2** (Siehe Seite 45) sind die Projektphasen und die Aktivitäten der Projektbezugsgruppen ersichtlich.

<sup>91</sup> Vgl. ÖBB: Zu Weihnachten haben die Feldkircher ihren neuen Bahnhof. <http://www.oebb.at/Newsroom/OEBBNews/BahnhofFeldkirchen.jsp>. Stand 04.08.02.

		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
		I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Bahnhofsoffensive I	Graz												
	Innsbruck												
	Linz												
	Wien-Mitte												
	Feldkirch												
	Wr. Neustadt												
	Wels												
	Krems												
	Baden												
	Klagenfurt												
Bahnhofsoffensive II, Phase 1	Leoben												
	Wien-Stud												
	Wien-West												
	Wien-Nord												
	Salzburg												
	Attnang-Puchh.												
	St.Pölten												
	Wien Heilig.												
	Wien Hütteldorf												
	ÖBB												
Projektbezugsgruppen (Aktivitäten)	Einem (SPÖ)												
	Politik												
	Behörden												
	Projektbetroffene												
	NGOs & NPOs												
	Interessenvertretungen												
	Medien												
	Kunden												
	Legende												

Tabelle 2 Programm BfO: Projektphasen und Chronologie der gesetzten Aktivitäten

- ◆ Baubeschluss
- ◇ besonderes Ereignis

Das Beispiel Bahnhof Feldkirch - das erste realisierte Projekt der Bahnhofsoffensive - veranschaulicht die einzelnen Phasen des Projektmanagements bei der Bahnhofsoffensive:

- **Phase 1: Bedarfserhebung Infrastruktur – Absatzbereich**

Zum Infrastrukturbereich zählen die Bahntrasse, die Gleisanlagen, Stromleitungen, die Bahnsteige etc. Diese Ausgaben übernimmt der Bund.

Ergänzend dazu werden dann das Bahnhofsgebäude und die Bahnhofseinrichtungen „darauf gesetzt“. Hierzu gehören Geschäfte, Warteräume, Ticket-Schalter etc. Diese Ausgaben werden vom Absatzbereich der ÖBB selbst, aus dem erwirtschafteten Gewinn (Cash Flow) finanziert.

Anteil der Gesamtkosten am Projekt: 6%.

- **Phase 2: ÜVO (Übertragungsverordnung)**

Die ÜVO ist eine rechtliche verbindliche Finanzierungszusage des Ministers, dass die ÖBB bei der SCHIG Kredite für die Finanzierung aufnehmen darf. Es darf jedoch nur so viel Geld aufgenommen werden, wie tatsächlich benötigt wird.

- **Phase 3: Planungs- und Konzeptionsphase**

  - Erstellung eines Finanzierungskonzeptes**

  - Einbinden von Drittpartnern (Public-Private-Partnership)**

Anteil der Gesamtkosten am Projekt: 10%.

- **Phase 4: Einholung von Genehmigungen, Baubewilligungen etc.**

Anteil der Gesamtkosten am Projekt: 3%.

- **Phase 5: Öffentliche Ausschreibung für vorbereitende Maßnahmen**

EU-weite Ausschreibung im offenen Verfahren für die Vergabe der Baumeisterleistungen, der Haustechnik, der Fassade, usw.

- **Phase 6: Abbruch des alten Bahnhofes / (Um-)Baubeginn und Fertigstellung**

Erst jetzt (Umsetzungsphase) wird der Großteil des geplanten Geldes auch verbraucht. Ständiges Projektcontrolling begleitet die Bauarbeiten

Anteil der Gesamtkosten am Projekt: 80%.

## 2 Projektumfeldanalyse

### 2.1 Projektbeteiligte

- **Bauherr**

ÖBB – Österreichische Bundesbahnen

Die Österreichischen Bundesbahnen haben seit Beginn Ihres Bahnhofsoffensive-Programms im Jahre 1997 stets versucht ihre Vision bzw. das Konzept „Bahnhof der Zukunft“ zu verwirklichen und das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) von deren Notwendigkeit zu überzeugen. In diesem Zusammenhang waren die wichtigsten Akteure die sukzessiven ÖBB Generaldirektoren Dipl. Ing. Dr. Helmut Draxler und Dipl. -Betriebswirt Rüdiger vom Walde sowie die Leiter der Bahnhofsoffensive Jochen Seibert (Bahnhofsoffensive 97) bzw. Dipl. Ing. Norbert Steiner (Bahnhofsoffensive 2000). Für die Kommunikation der Bahnhofsoffensive und die gesetzten Projektmarketing Aktivitäten war Dr. Robert Wolf verantwortlich.

- **Planer**

Siehe Punkt 2.1 auf Seite 93 (Bahnhof Feldkirch) bzw. auf Seite 118 (Bahnhof Linz).

- **Ausführende Firmen**

Siehe Punkt 2.1 auf Seite 93 (Bahnhof Feldkirch) bzw. auf Seite 118 (Bahnhof Linz).

- **Sonstige Projektbeteiligte**

SCHIG – Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH

Die SCHIG ist eine reine Finanzierungsgesellschaft und hat sowohl bei der Entscheidungsfindung als auch im Planungsprozess keinerlei Mitspracherecht.

### 2.2 Politik

- **Bundespolitik**

Hier hat das BMVIT die wichtigste Funktion, da der Infrastrukturminister die finanziellen Entscheidungen in Sachen Bahnhofsoffensive trifft. Seit Bestehen des Programms „Bahnhofsoffensive 2000“ hatten drei Personen diese Funktion inne:

1. Minister Michael Schmid (FPÖ) 05.02.00 – 14.11.00
2. Ministerin Monika Forstinger (FPÖ) 14.11.00 – 18.02.02
3. Minister Matthias Reichhold (FPÖ) seit 18.02.02

- **Landespolitik**

Das Burgenland ist das einzige Bundesland in dem das Bahnhofsoffensive-Programm vom April 2001 kein einziges Projekt vorsieht. Die Investitionsmittel für die Modernisierung der Bahnhöfe Eisenstadt und Neusiedl am See wurden von Monika Forstinger bereits Mitte Jänner 2001 gestrichen. Im Zusammenhang mit den schleppenden Infrastrukturmaßnahmen der Ministerin fand ein Gipfeltreffen in Forchtenstein am 16. Mai 2001 zwischen Landeshauptmann Michael Häupl und seinen Kollegen aus Niederösterreich (Pröll) und Burgenland (Niessl) statt, bei dem Häupl heftige Kritik an der Entscheidungsträgerin übte: Sollte es ihr nicht gelingen, die versprochene Bahnhofsoffensive durchzuführen, sollte diese an private Firmen übergeben werden. Auch Pröll und Niessl sei es „völlig egal“, wer die Bahnhöfe saniert.<sup>92</sup>

In Salzburg ergaben sich Probleme, da Landeshauptmann Franz Schausberger (ÖVP), im Gegensatz zu den ÖBB, die denkmalgeschützten Säle des Salzburger Hauptbahnhofes erhalten wollte.

- **Stadt- und Regionalpolitik**

Heftige Kritik seitens der Stadtpolitiker gab es im Jänner 2001, als die Infrastrukturministerin Budgetkürzungen in Sachen Bahnhofsoffensive ankündigte. In St. Pölten beispielsweise, führten Bürgermeister Willi Gruber (SPÖ) und sein Stellvertreter Hans Kocevar eine Protestaktion am dortigen Hauptbahnhof an und verteilten Flugzettel mit Infos über die finanziell entgleiste Bahnhofsoffensive an die Pendler. Ihr Motto lautete: „Wehrt Euch“. Nachdem im April 2001 bekannt wurde, dass St. Pölten nicht zu den auserkorenen Projekten der Bahnhofsoffensive I zählte (Baubeginn 2007 statt 2003), begann sich die SPÖ am 30. Juli gegen den schwarzblauen Stop der „Bahnhofsoffensive“ in St. Pölten einzusetzen. Auf Plakaten war damals ein ÖBB-Logo zu sehen, das von einem stilisierten blauen Stöckelschuh getreten wird.<sup>93</sup>

---

<sup>92</sup> Vgl. k. A.: Drei Länderchefs wollen Bahnhofsoffensive. <http://www.kurier.at>. 17.05.01.

<sup>93</sup> Vgl. k. A.: Protest gegen Uralt-Bahnhof. <http://www.kurier.at>. 26.01.01.

## 2.3 Behörden: Bundesdenkmalamt und Landeskonservatorate

- **Denkmalschutz**<sup>94</sup>

„Denkmalschutz“ ist gemäß Art. 10 Abs. 1 Zif. 13 Bundesverfassungsgesetz Bundessache in Gesetzgebung und Vollziehung. Nach dem Denkmalschutzgesetz (in der Folge DMSG genannt) sind Denkmale „...von Menschen geschaffene unbewegliche und bewegliche Gegenstände (einschließlich Überresten und Spuren gestaltender menschlicher Bearbeitung sowie künstlich errichteter oder gestalteter Bodenformationen) von geschichtlicher, künstlerischer oder sonstiger kultureller Bedeutung...“ (§ 1.[1] DMSG in der Fassung BGBl. I. Nr.170/1999).

Die Bundeskompetenz „Denkmalschutz“ umfasst den Schutz dieser so definierten Denkmale vor Zerstörung, Veränderung und Verbringung ins Ausland. Erste Instanz ist das Bundesdenkmalamt (Präsident Wilhelm Georg Rizzi; Generalkonservatorin Eva-Maria Höhle), das zugleich auch wissenschaftliche Forschungsstätte ist. Berufungsinstanz ist das Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur. Für die einzelnen Bundesländer sind die Landeskonservatoren und ihre Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zuständig. Zu ihren wesentlichsten Aufgaben zählt die Betreuung von Restaurierungs-, Umbau- und Revitalisierungsvorhaben. Die Landeskonservatorate sind die ersten Ansprechstellen in allen Angelegenheiten von Denkmalschutz und Denkmalpflege.

Der Denkmalbeirat ist ein Experten-Gremium zur Beratung des Bundesdenkmalamtes bei der Lösung von Fragen des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege. Ständige Mitglieder werden vom Bundesminister für Unterricht und kulturelle Angelegenheiten auf die Dauer von sechs Jahren ernannt. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, die Bundes-Ingenieurkammer, sowie der Kunstsenat können je ein ständiges Mitglied entsenden. Nach Art und Lage des jeweiligen Denkmals sind ferner zusätzliche nichtständige Mitglieder beizuziehen (Vertreter aus dem betreffenden Bundesland und der Gemeinde bzw. Vertreter des Fremdenverkehrs, der Kirche und von Vereinen).

- **Wien Westbahnhof (Bahnhofsoffensive II, Phase 1)**

- **Hauptbahnhof Graz (Bahnhofsoffensive I)**<sup>95</sup>

Bei diesen beiden Bahnhöfen steht das gesamte Aufnahmegebäude unter Denkmalschutz, sodass die jeweiligen Fassaden durch die Bahnhofsoffensive unverändert bleiben müssen.

---

<sup>94</sup> Vgl. BDA: Gesetze. <http://www.bda.at/gesetze/denkmalschutzgesetz.htm>. Stand 10.08.02.

<sup>95</sup> Vgl. Diskussionsforum für Denkmalschutz und Denkmalpflege in Österreich: Hauptbahnhof Graz. <http://www.denkmalschutz.at/steiermark/alt-st.htm>. Stand 10.08.02.

In beiden Fällen ist die Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutzamt bis hin zu den Landeskonservatoraten für Wien bzw. für Steiermark reibungslos verlaufen.

- **Wien-Heiligenstadt (Bahnhofsoffensive II, Phase 1)**
- **Wien-Hütteldorf (Bahnhofsoffensive II, Phase 1)**

Diese von Otto Wagner erbauten Bahnstationen stehen komplett unter Denkmalschutz. Sie werden in Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt modernisiert und mit Rolltreppen und Liften ausgestattet.

Im Falle von Wien-Hütteldorf ist das Bundesdenkmalamt sehr darauf bedacht die Bausubstanz in unveränderter Form zu erhalten, sodass bis dato keine zufriedenstellende Lösung gefunden werden konnte. Die baldige Realisierung dieses Projektes hängt von der Kompromissbereitschaft der beiden Verhandlungspartner – ÖBB und Bundesdenkmalamt – ab.

- **Hauptbahnhof Salzburg (Bahnhofsoffensive II, Phase 1)<sup>96</sup>**

Das im Mai 1999 präsentierte Projekt „Bahnhofsoffensive-Salzburg“ von Architekt Klaus Kada sieht einen Durchlaufbahnhof für den internationalen Zugsverkehr vor, bei dem der Marmorsaal (200 Mio. Jahre alter Korallenmarmor) und das sogenannte Kaiserzimmer des Bahnhofsrestaurants abgerissen werden sollten. Als der Künstler Hans Schrott vom geplanten Abriss des denkmalgeschützten Jugendstil-Baus am Mittelbahnsteig erfuhr, schlug er über die Salzburger Kronen Zeitung Alarm und startete mit seiner Frau – der Künstlerin Ulrike Schrott – eine Aktion zur Rettung des „Baujuwels“. Diese Initiative zur Erhaltung des Bahnhofs war mit mehr als 2.700 Unterschriften durchaus erfolgreich; sogar ÖVP-Landeshauptmann Franz Schausberger unterschrieb für die Denkmal-Rettung. Auch Herbert Fux – ein erprobter Kämpfer für historische Bausubstanzen – setzte sich hierfür ein. Er konnte bereits 1977 den Totalabriss des Salzburger Bahnhofs verhindern.

Das Bundesdenkmalamt bestätigte am 22. Juni 1999 Schrotts Aussage: beide Räume stehen seit 1998 unter Denkmalschutz (Denkmalschutz-Bescheid vom 3. November 1998 Zl.30.729/4/98) und müssen, wie die ebenfalls geschützte Dachkonstruktion, in den Umbauplänen berücksichtigt werden. Der genaue Wortlaut der Verantwortlichen lautet: „*Der Bescheid ist rechtskräftig, er wurde von den ÖBB nicht einmal beeinsprucht*“

---

<sup>96</sup> Vgl. Diskussionsforum für Denkmalschutz und Denkmalpflege in Österreich: Hauptbahnhof Salzburg. <http://www.denkmalschutz.at/salzburg/alt-s.htm> bzw. <http://www.denkmalschutz.at/salzburg/i-rechts.htm>. Stand 10.08.02.

(Denkmalschutz-Präsident Wilhelm Georg Rizzi) bzw. *„Es besteht ein absolut rechtsgültiger Denkmalschutz dafür“* (Salzburgs Landeskonservator Dipl. Ing. Walter Schlegel).

ÖBB-Chef Draxler ließ der Denkmalschutz kalt: *„Der Marmorsaal samt dem Gebäude kommt weg. Wir haben das dem Denkmalschutzamt mitgeteilt“*. Laut ÖBB habe es anfangs keine Probleme mit dem Bundesdenkmalamt gegeben; die unmittelbar Beteiligten seien aber inzwischen in Pension gegangen.

Der politische Widerstand gegen das ursprünglich geplante Projekt wurde jedoch immer größer. Landeshauptmann Schausberger forderte die Erhaltung des Marmorsaals: *„Ein Abriss kommt nicht in Frage. Ich fordere von den ÖBB einen neuen Architektenwettbewerb unter Berücksichtigung der historischen Bausubstanz.“* Auch Salzburgs Bürgermeister Heinz Schaden (SPÖ), der stets das Bahnhofsoffensive-Projekt befürwortet hatte, bezog eindeutig Stellung: *„Mir wurde versichert, dass weder der Marmorsaal noch das sogenannte Kaiserzimmer im Bahnhofsgebäude unter Denkmalschutz stehen, (...) jetzt können wir den Bahnhofs-Umbau in dieser Form vergessen“*.

In der Folge stellten die ÖBB alle technischen Unterlagen zur Verfügung, um gemeinsam nach einer Alternative zu suchen. Projektvorgabe war dabei die Realisierung von zwei neuen Bahnsteigen. Da in Salzburg eine Verbreiterung der gesamten Anlage nicht möglich war, musste hier der Mittelbahnsteig verschmälert werden. Die ÖBB schlossen jedoch eine Verlegung der Räume aus und drängten auf eine Aufhebung des Denkmalschutzes.

Da die Erhaltung des Mittelbahnsteiges nicht möglich erschien, beauftragte Bundesdenkmalamt-Präsident Rizzi seinen Beirat mit der Revision des Schutzbescheides: *„Man möge prüfen ob eine Interessensabwägung zugunsten des öffentlichen Verkehrs getroffen werden kann.“*

Nach einem Lokalausgang am 28. Jänner 2000 gaben die Experten des Wiener Denkmalbeirates grünes Licht für den Abriss des Bahnhofs-Mitteltraktes; die definitive Entscheidung lag jedoch beim Präsidenten des Bundesdenkmalamtes. Im Protokoll des Gremiums wurden drei Punkte einstimmig festgehalten:

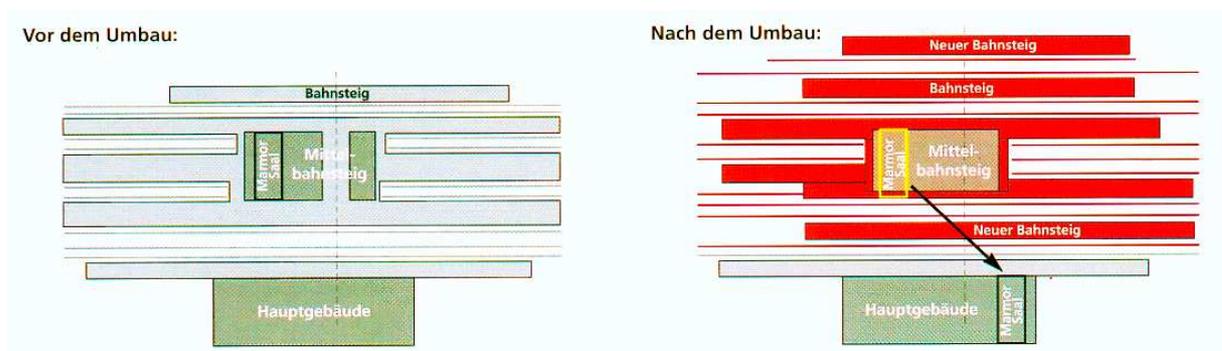
1. Eine Erhaltung des Mittelbahnhofs samt Baulichkeiten erscheint nicht sinnvoll.
2. Die Verlagerung von Marmorsaal und Kaiserzimmer (...) ist aus kunsthistorischer Sicht nicht erstrebenswert.
3. Die Erhaltung bzw. Wiederverwertung der Stahlkonstruktion würde im Hinblick auf statisch erforderliche Aufrüstung viele Zwänge ergeben.

Daraufhin traten Herbert Fux und Schrotts Bürgerinitiative zur Denkmal-Rettung wieder auf den Plan. Es folgten eine parlamentarische Anfrage an die für den Denkmalschutz

zuständige Ministerin Elisabeth Gehrer („Die ÖBB müssen die Notwendigkeit nachweisen, welche die Errichtung eines weiteren Durchgangsgleises erfordert“) und sogar eine Anzeige gegen das Bundesdenkmalamt bei der Staatsanwaltschaft. Dabei lautet Hans Schrotts Hauptargument: der Denkmalbeirat begründet seinen Befund der mangelnden Erhaltungswürdigkeit damit, dass der historische Kern durch Um- und Zubauten so verschandelt worden sei, dass ein Abriss heute gerechtfertigt ist. „Dass diverse Kioske, Automaten und Reklametafeln errichtet wurden, hätte ja genau der Denkmalschutz im Sinne des Gesetzes verhindern müssen. Die Folgen dieser Unterlassung dann von der gleichen Behörde als Grund zur Ausschaltung des Denkmalschutzes vorzugeben, grenzt an Rechtsbeugung.“

Unterstützung fanden die beiden Aktivisten bei Landeshauptmann Schausberger („Ich werde versuchen, zumindest die Verpflanzung der beiden Säle in den Haupttrakt mit Hilfe der Bahn doch noch realisieren zu lassen“) und Joachim M. Lintner, Gemeinderat des Liberalen Forums („Jugendstil oder Nicht-Jugendstil - diese Räume sind mit der Stadtgeschichte und dem kulturellen Erbe eng verbunden und dürfen nicht der Spitzhacke anheimfallen!“). Bürgermeister Schaden hatte sich hingegen mit dem Abriss der denkmalgeschützten Säle abgefunden: „Nach der überwiegenden Meinung des Denkmalbeirats schaut es nach Demolierung aus - man muss die Interessen abwägen. Und dabei haben Fern- und Nahverkehrspläne der Bahn Vorrang.“

Am 23. Februar 2000 reagierten die ÖBB auf den vehementen Projektwiderstand und präsentierten als Kompromiss die Verlegung des denkmalgeschützten Marmorsaals und des Kaiserzimmers in den rechten Trakt des Hauptgebäudes (siehe **Abbildung 8**, Seite 52). Die Aktion würde mit zirka 3,60 Mio. EUR ein Zehntel der veranschlagten Gesamtsumme kosten (36 Mio. EUR).



**Abbildung 8** Verlegung des Marmorsaales in Salzburg (Lösungsvorschläge der ÖBB)

Auch Verkehrsminister Schmid und Bürgermeister Heinz Schaden, der zunächst für einen Abriss eingetreten war, unterstützten diesen Vorschlag: *„Für mich der beste Kompromiss, der realistisch erzielbar ist und mir vom Bahn-General im Herbst vorgestellt wurde“*.

Für Herbert Fux und die Bürgerinitiative der Schrotts war dieser Vorschlag jedoch nicht akzeptabel (Aktion: „Tango-Marathon im Marmorsaal“ am 3. Juni 2000). Sie wollten das „gesamte Ensemble als Einheit“ erhalten. Auch ein Verhandlungsgespräch im August 2000 zwischen den Schrotts und den ÖBB brachte keine Einigung. In der Folge drohten die ÖBB der Salzburger Politik mit einem generellen Stopp des Neubauprojektes.

Im Jänner 2001 kündigte die neue Infrastrukturministerin Forstinger im Zuge des Budgetsparkurses der Regierung Kürzungen bei der Bahnhofsoffensive an. Dabei stand es auch um den Umbau des Salzburger Hauptbahnhofes schlecht, da laut Einschätzung des Ministeriums das Projekt in der vorliegenden Form kaum realisierbar erschien. Daraufhin besuchte Landeshauptmann Schausberger die Infrastrukturministerin in Wien und erhielt eine fixe Zusage für das Bahnprojekts: 6,76 Mio. EUR für die erste Ausbaustufe. Allerdings werde noch einmal geprüft, ob der historische Mittelbahnsteig des Hauptbahnhofes nicht doch erhalten werden könne. Bis Ende April sollten diese Fragen und damit die entgültigen Kosten geklärt werden.

Als am 5. April 2001 die ÖBB das neue Spar-Konzept der Bahnhofsoffensive „Programm 11 + 9“ vorstellten, war Salzburg nicht in der ersten Phase dabei. Grund dafür: die ÖBB haben dem Bund wegen des Problems Mittelbahnsteig, für dessen Erhalt die Bürgerinitiative kämpft, noch kein fertiges Projekt vorgelegt. Dabei wiesen einander die ÖBB und das Bundesdenkmalamt gegenseitig die Schuld an den Verzögerungen zu (u.a. seien dem Denkmalamt für den vorangegangenen Sommer Pläne versprochen worden, die noch immer nicht vorgelegt wurden). Der Denkmalamts-Bescheid sollte im Sommer ergehen.

2002 nahmen SPÖ-Bürgermeister Schaden und der grüne Stadtrat Johann Padutsch einen neuen Anlauf, um das Thema Marmorsaal einer endgültigen Lösung zuzuführen. Schaden teilte am 16. Mai dem neuen Verkehrsminister Reichhold brieflich mit, dass der Marmorsaal für ihn „verzichtbar“ sei. Musiker Hans Schrott konterte: *„Wir werden umgehend den neuen Minister informieren. Denn das Spiel von Bürgermeister Schaden ist leicht zu durchschauen: Probieren wir halt, ob wir mit unseren alten Beton-Plänen vielleicht beim neuen Minister landen können.“*

Am 1. August 2002 wurde das Ergebnis eines ÖBB internen Prüfberichts bekannt gegeben, der von Ministerin Elisabeth Gehringer bestellt worden war (*„Die ÖBB müssen die Notwendigkeit nachweisen, welche die Errichtung eines weiteren Durchgangsgleises erfordert“*). Dabei hatte die ÖBB-Infrastruktur-Abteilung alle zukünftigen Anforderungen berücksichtigt, die beim neuen Salzburger Hauptbahnhof anfallen: sowohl die für NAVIS

(dreigleisiger Ausbau für den Nahverkehr) nötigen Geleise, als auch die Wünsche im Rahmen der geplanten Bahnhofsoffensive und für das Hochleistungs-Projekt Attnang-Salzburg. Die Schlussfolgerung: „Die heutigen Bahnsteigkapazitäten erscheinen grundsätzlich ausreichend. (...) Es genüge, die Fahrdienstleitung zu verlegen und die Fahrmöglichkeiten an den jeweiligen Bahnsteigköpfen zu verbessern.“

Daraufhin reagierte Bürgermeister und Bahnhofsoffensive-Befürworter Schaden wie folgt: „Der Denkmalschutz ist aufrecht und mit dem ÖBB-internen Papier ist auch klar, dass es keine neuen Argumente für den Abriss des historischen Bahnhofes gibt. Der Denkmalschutz würde sich lächerlich machen, wenn er den Bescheid aufhebt.“

Seit Ende Juli 2002 ist der Teilabriss des denkmalgeschützten Salzburger Hauptbahnhofes fix: der Marmorsaal wird vom Mittelbahnsteig in das Hauptgebäude verlegt. Die Dachkonstruktion aus Stahl soll weitgehend erhalten werden. „Nur das Welldach wird entfernt und durch Glas ersetzt“, erklärt Verkehrsminister Reichhold. Mit dem Umbau des Bahnhofs wird frühestens 2004 begonnen, so lange dauert das Einholen der erforderlichen Genehmigungen.

- **Hauptbahnhof Klagenfurt (Bahnhofsoffensive I)**<sup>97</sup>

Der Klagenfurter Hauptbahnhof (Walter-von-der-Vogelweide-Platz 1) wurde nach Kriegszerstörung im Jahr 1947/48 wiederaufgebaut. Ursprünglich wollte das Bundesdenkmalamt mit der Begründung, es handle sich um ein „Gesamtkunstwerk“, den zentralen Teil des gesamten Hauptbahnhofes unter Denkmalschutz stellen, doch dies hätte den geplanten Umbau in weite Ferne gerückt. Deshalb wurden nur die Fresken des Kärntner Künstlers Giselbert Hoke aus den Jahren 1949-56 und die Holzkassettendecke in der Halle als schützenswert eingestuft. Durch die geplanten Baumaßnahmen der Bahnhofsoffensive sollen die Fresken im großen Hallenraum besser zur Geltung kommen.

- **Hauptbahnhof Innsbruck (Bahnhofsoffensive I)**<sup>98</sup>

In Innsbruck stehen zwei kunsthistorisch wertvolle Wandmalereien von Max Weiler unter Denkmalschutz. Ein Expertenteam des ACT (Advanced Conservation Teams) unter der Leitung des Restaurators Mag. Peter Berzobohaty hat diese Wandbilder in einem

---

<sup>97</sup> Vgl. Diskussionsforum für Denkmalschutz und Denkmalpflege in Österreich: Hauptbahnhof Klagenfurt. <http://www.denkmalschutz.at/kaernten/klagenfurt-stadt.htm>. Stand 10.08.02.

<sup>98</sup> Vgl. Diskussionsforum für Denkmalschutz und Denkmalpflege in Österreich: Hauptbahnhof Innsbruck. <http://www.denkmalschutz.at/tirol/alt-t.htm>. Stand 10.08.02.

aufwendigen Verfahren abgenommen und zwischengelagert. Vor der Dachfertigstellung sollen die beiden Bilder wieder in die neue Halle integriert werden.

- **Hauptbahnhof Linz (Bahnhofsoffensive I)**<sup>99</sup>

Im Zuge des Umbaus des Linzer Hauptbahnhofes hat das Denkmalamt den Bauherren eine lange Liste erhaltungswürdiger Objekte des alten Gebäudes übermittelt. Neben Lampen und Gemälden fordert das Denkmalamt, dass auch die Marmorplatten erhalten werden. Die Marmorplatten sind aus geschliffenem Salzburger Kalkstein und zeigen 200 Mio. Jahre alte Koralleneinschlüsse. Gerettete Bahnhofsmarmorplatten könnten später in anderen Bauten - oder im neuen Bahnhofsgebäude - als Innendekoration verwendet werden.

## 2.4 Bevölkerung bzw. Projektbetroffene

- **Bürgerinitiative: Rettet den Salzburger Hauptbahnhof (Hauptbahnhof Salzburg)**

Sie wurde im Juni 1999 vom Künstlerpaar Hans und Ulrike Schrott gegründet und fand mit der Unterschrift von Landshauptmann Schausberger prominente Unterstützung. Bis heute wurden etwa 2.700 Unterschriften gesammelt (Aktivitäten: siehe Punkt 2.3 – Hauptbahnhof Salzburg, Seite 50).

- **Überparteiliche Bürgerinitiative Bahnhof Wien-Mitte (Bahnhof Wien-Mitte)**<sup>100</sup>

Im Zuge der Bahnhofsoffensive wird in Wien-Mitte, neben der eigentlichen Verkehrsstation, auch ein Überbauungsprojekt realisiert. Dabei will die Bauprojektmanagement GmbH ab 2002 den Bereich des Bahnhofes mit einem Einkaufs- und Entertainmentcenter (Urban Entertainment Center) sowie Bürotürmen überbauen. Die Bauprojektmanagement GmbH tritt als Bauherr auf und steht im Eigentum der BANK AUSTRIA IMMOBILIEN (B.A.I.) und der INTERNATIONALEN PROJEKTFINANZ (I.P.F.) - ein Zusammenschluss des ÖBB-Flächenverwerters ZWERENZ & KRAUSE mit der holländischen EUROPEAN CITY ESTATE. Mitinvestor und Teilbetreiber ist der portugiesische Shoppingmallkonzern SONAE IMOBILIARIA. Für die Planung zeichnen die Wiener Büros NEUMANN & STEINER, LINTL & LINTL sowie ORTNER & ORTNER verantwortlich. Für die „Shopping Mall“ wurde das englische Büro BDG-McCOLL herangezogen. Die Gesamtkosten betragen 305 Mio. EUR.

---

<sup>99</sup> Vgl. Diskussionsforum für Denkmalschutz und Denkmalpflege in Österreich: Hauptbahnhof Linz.. <http://www.denkmalschutz.at/oberoesterreich/linz-stadt.htm>. Stand 10.08.02.

<sup>100</sup> Vgl. Stadt Wien: Projekt Wien-Mitte. <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/02/38/01.htm>. Stand 15.08.02.

Das am 9. November 1999 von Bürgermeister Häupl und Vizebürgermeister Görg vorgestellte Projekt sah die Errichtung von fünf zwischen 97 und 42 m hohen Türmen vor. Auf 55.000 m<sup>2</sup> Büro-, sowie 30.000 m<sup>2</sup> Einkaufs- und Freizeitfläche sollten 5.000 Menschen Arbeit finden. Doch im Zuge der etwa zeitgleich stattfindenden öffentlichen Auflage (28. Oktober bis 9. Dezember 1999) wuchs die Kritik am vorliegenden Entwurf des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes. Namhafte Kritiker waren zu diesem Zeitpunkt die Architekten Gustav Peichl und Ronald Rainer.

In der Folge entstand Ende November 1999 die Überparteiliche Bürgerinitiative Bahnhof Wien-Mitte unter der Leitung von Michael Geyling. Diese Bürgerinitiative (BI) ist ein spontaner Zusammenschluss von Landstraßer Bürgern gegen das Überbauungsprojekt des Bahnhofs Wien-Mitte, weil dieses *„in seinen irreversiblen Dimensionen eine dauernde empfindliche Beeinträchtigung der Lebensqualität im 3. Wiener Gemeindebezirk mit sich bringen würde“*.<sup>101</sup> Die BI ist jedoch weit davon entfernt, eine Sanierung des Bahnhofs Wien-Mitte verhindern zu wollen. Die Initiatoren sind Nachbarn ohne parteipolitische Bindung oder persönliches parteipolitisches Interesse. Die BI wird von zahlreichen Prominenten unterstützt und hat auch mit den Grünen und der FPÖ gleichgesinnte politische Mitstreiter gefunden. Sie setzt sich für eine „moderate Überbauung“ ein und fordert eine Redimensionierung des Projektes. Ihre Hauptkritikpunkte sind:

- Höhe und Anzahl der Türme. Hierbei werden die Zerstörung des einzigartigen Stadtbildes und die negative Belichtungs- und Beschattungssituation durch zu dichte Verbauung befürchtet (FPÖ-Obmann Kabas fordert die Reduktion auf 65 m, sowie eine Bürgerbefragung).
- Gefährdung des UNESCO Weltkulturerbe-Status der Innenstadt. In diesem Zusammenhang haben FPÖ-Abgeordnete dem Nationalrat Anfang Juli 2002 eine Petition überreicht, die sich gegen das geplante Hochhausprojekt im Bereich Wien Mitte wendet.
- Verkehrsverträglichkeit des Projektes: drohender Verkehrskollaps durch zusätzliche 7.000 Fahrten pro Tag. Die Grünen kritisierten u.a. die fehlende Raumverträglichkeitsstudie, die fehlende Analyse der Individualverkehrsproblematik und die fehlende städtebauliche Anbindung der Anrainer.
- Nachhaltige Veränderung der Infrastruktur
- Unzumutbare Umweltbelastung für die Anrainer
- Fehlende Überlegungen und Planung zur sozialen Gestaltung des Bahnhofsbereichs und somit Gefahr, dass der Bahnhof zu einem Sammelpunkt sozialer Randgruppen verkommt (Verslumung wie z.B. der Bahnhöfe Berlin-Zoo, München, Birmingham, Liverpool etc.).

---

<sup>101</sup> Vgl. Diskussionsforum für Denkmalschutz und Denkmalpflege in Österreich: Projekt Wien-Mitte. <http://www.denkmalschutz.at/wien-mitte/buergerinitiative.html>. Stand 12.08.02.

Aufgrund des immer größer werdenden Widerstandes versuchten die Bauwerber, einen Konsens mit den Anrainern bzw. Kritikern zu finden, indem sie das Projekt umgestalteten. In der endgültigen Realisierung (Plandokument 7255) sollen nun statt der bisherigen sechs Hochhaustürme nur mehr drei Türme – zwei Türme an der Gigergasse mit jeweils 87 m Gebäudehöhe, ein Turm an der Landstraßer Hauptstraße mit 97 m Gebäudehöhe – errichtet werden. Um die Belichtungs- und Beschattungssituation zu verbessern, werden die Baulinien an der Gigergasse aufgeweitet. Weiters werden die Sockelbaukörper an der Front der Gigergasse eine Gebäudehöhe von rund 30 m aufweisen, die unter einem Rücksprung von 5 m auf rund 40 m Gebäudehöhe endgültig ansteigt. Diese Zugeständnisse erfüllen jedoch nur im Ansatz die Erwartungen der Projektgegner.

Am 4. Mai 2000 beschloss der Gemeinderat (SP-Planungsstadtrat Rudolf Schicker), die zur Realisierung des Projekts notwendige Flächenwidmung. Da der Bund keinen Einspruch gegen den Flächenwidmungsplan erhob (Bundesministerin Gehrler sieht sich nur als Vermittlerin zwischen UNESCO und Investorengruppe), erteilte die Baupolizei am 22. Juli 2002 sechs Baubescheide. Sie betreffen drei Bürogebäude, zwei Hotels und ein großes Einkaufszentrum. Damit haben die Anrainer keine Einspruchsmöglichkeit mehr und die Hoffnungen der Projektgegner (BI, FPÖ und Grüne) verringern sich neuerlich. Diese warten nun gespannt auf die Weltkulturerbe-Entscheidung der UNESCO und wollen – wie schon vor Monaten angekündigt – beim Verfassungsgerichtshof Individualbeschwerde einlegen. Die Möglichkeiten der Projektgegner, noch entscheidend in den Planungsprozess einzugreifen, sind jetzt allerdings weitestgehend ausgeschöpft.

## 2.5 NPOs und NGOs

### • UNESCO

Nachdem die Wiener Innenstadt am 13. Dezember 2001 in die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes aufgenommen wurde und somit die Wahrung der kulturhistorischen Denkmäler eingefordert wird, sollte das Hochhausprojekt Wien-Mitte noch einmal überarbeitet werden. Die UNESCO-Unterorganisation ICOMOS (Internationaler Rat für Denkmalpflege) versteht unter dieser Verantwortung den Schutz der Sicht-Achsen im historischen Zentrum und hat in diesem Zusammenhang empfohlen, die Höhenentwicklung beim Bauvorhaben Wien-Mitte noch einmal zu überdenken: Wien solle „*die Höhe und das Bauvolumen des (...) Gebäudes prüfen und insbesondere sicherstellen, dass das historische Stadtbild nicht gestört wird.*“<sup>102</sup> Da theoretisch die Auszeichnung Weltkulturerbe bei

---

<sup>102</sup> Vgl. Mayer: Schicker: "Wien-Mitte kommt sicher". <http://www.diepresse.com/archiv>. 19.02.02.

Missachtung dieses Schutzes wieder entzogen bzw. Wien auf die „Rote Liste“ der bedrohten Weltkulturgüter gesetzt werden kann, wurde eine Redimensionierung mit Gebäudehöhen unter 90 m angestrebt. Bei einer Sitzung des Weltkulturerbekomitees in Budapest Ende Juni sind die Türme als zu hoch eingestuft worden (je 2 Türme zu 87 m und 1 Turm zu 97 m). Ein Verfahren auf Aberkennung des Prädikats Weltkulturerbe wurde noch nicht eingeleitet. Das Komitee hat die Stadt Wien deshalb aufgefordert, bis Herbst einen Bericht zu diesem Thema vorzulegen. Dieser Bericht wurde am 3. Oktober eingereicht. Eine Entscheidung wird voraussichtlich erst bei der nächsten Sitzung in China (Mitte 2003) fallen.<sup>103</sup>

## 2.6 Interessensvertretungen

### • Gewerkschaft der Eisenbahner

Im Verlauf des Streits zwischen den ÖBB und Ministerin Forstinger zog Wilhelm Haberzettl, Chef der Gewerkschaft der Eisenbahner (GdE) und ÖBB-Aufsichtsrats-Vorsitzender-Stellvertreter, am 20. Februar 2001 Bilanz nach „100 Tagen Ministerin Forstinger“ und forderte den Rücktritt der Ministerin.<sup>104</sup>

### • Vereinigung industrieller Bauunternehmungen Österreichs (VIBÖ)

Horst Pöchlhammer, Chef des zweitgrößten Bauunternehmens Österreichs, der PORR, kritisierte am 5. Juni 2001 die Investitions-Unlust der Regierung anhand des Beispiels der Bahnhofsoffensive. Das starke Anwachsen der Arbeitslosigkeit im Baugewerbe (+16,8 Prozent) im Vergleich zum Mai des Vorjahres sei auf die schwache Auftragslage zurückzuführen. In seiner Funktion als Präsident der Vereinigung Industrieller Bauunternehmungen ließ er kein gutes Haar an der Regierung. *„Die Transfers (Kindergeld) und die Ausgaben für die Bauern steigen, während die Infrastruktur im Koma liegt“*. Hatte in den vergangenen Monaten noch die private Nachfrage den Ausfall der öffentlichen Hand kompensiert, so sei von dieser Seite künftig wenig zu erwarten.<sup>105</sup>

---

<sup>103</sup> Vgl. Mairitsch: Österreichische Nationalkommission UNESCO, 10.10.2002.

<sup>104</sup> Vgl. k. A.: Eisenbahner fordern Rücktritt der Verkehrsministerin. <http://www.kurier.at>. 21.02.01.

<sup>105</sup> Vgl. k. A.: Sorgenkind Bau. <http://www.kurier.at>. 05.06.01.

- **Wirtschaftskammer (WKÖ)**

Auch die WKÖ wollte nicht tatenlos mitansehen, wie die inländischen Investitionen verkümmern: 14 Innungen und Verbände, von Lackierern über Steinmetze bis zur Baustoff- und Bauindustrie („Baucluster Österreich“), stellten am 29. Januar 2001 einen Forderungskatalog auf, der die Ausarbeitung eines Bundesverkehrswegeplans vorsieht und die Reduktion der „Bahnhofsoffensive“ von 407 Mio. EUR auf 109 Mio. EUR kritisiert.<sup>106</sup>

- **Arbeiterkammer, Konsumentenschützer, Behindertenverbände**

Arbeiterkammer, Konsumentenschützer und Behindertenverbände kritisierten am 18. Mai 2001 vehement das Konzept „Bahnhof der Zukunft“ der ÖBB und die ab 10. Juli damit verbundene Schließung der Gepäckschalter. Die ÖBB setzen nämlich auf ein neues Haus-zu-Haus-System. Gepäckstücke werden künftig von der Wohnung des Reisenden am Vortag abgeholt und direkt an die Unterkunft im Zielort geliefert. Dieses neue Service kostet pro Gepäckstück 12,35 statt 8 EUR. Dazu kommen Zuschläge von 14,50 EUR an Sonn- oder Feiertagen. Behindertenorganisationen – u.a. Birgit Primig, Sprecherin der Lebenshilfe – protestierten weiters gegen die Behandlung der Rollstühle als Sondergepäck und die daraus resultierende Preiserhöhung.<sup>107</sup>

- **ÖAMTC**

Der ÖAMTC sowie 13 weitere europäische Autofahrerclubs haben im Jahr 2002 im Rahmen des internationalen Programms „Euro-Test“ 23 Großbahnhöfe auf Funktionalität und Service überprüft. Dabei wurden die getesteten Bahnhöfe einer Checkliste unterzogen, die 10 Kategorien beinhaltet.

Im Europavergleich rangierten Süd- und Westbahnhof an dritt- und viertletzter Stelle (siehe **Abbildung 9**, Seite 60). Unangefochtener Testsieger wurde Deutschland. Die ÖBB kommentierten das inferiore Ergebnis so: auch eigene Analysten hätten ähnliche Mängel aufgedeckt. Norbert Steiner, Projektleiter der Bahnhofsoffensive: „*An dieser bisher härtesten Analyse gibt es nichts auszusetzen - leider*“. Seitens des Infrastrukturministeriums hagelte es

---

<sup>106</sup> Vgl. k. A.: Bauwirtschaft bündelt ihre Kräfte für mehr Investitionen in Straße, Bahn und Wasserbau. <http://www.kurier.at>. 30.01.01.

<sup>107</sup> Vgl. Stuhlpfarrer: Zahlreiche Proteste gegen Schließung der Gepäckschalter. <http://www.diepresse.com/archiv>. 19.05.01.

herbe Kritik: „Wären die Bundesbahnen im Planungsstadium schneller, würde die Bahnhoffsoffensive ihren Namen auch verdienen“, so Ministeriumssprecher Gerhard Sailer.<sup>108</sup>



## Bahnhof-Test 2002

Stadt: Bahnhof	Land	Sicherheit	Service Bahn	Service Bahnhof	Komfort	Wege innen	Wege nach außen	Information	Sauberkeit	Preise	Gesamturteil
Gewichtung		13%	15%	6%	9%	13%	8%	18%	12%	6%	
1 Frankfurt: Hbf	D	++	++	++	+	++	++	++	+	+	++
2 Hannover: Hbf	D	++	+	+	+	+	++	++	++	+	+
3 Hamburg: Hbf	D	++	+	++	+	+	+	++	+	+	+
4 München: Hbf	D	+	++	++	o	+	+	++	++	o	+
5 Berlin: Zoolog. Garten	D	+	+	++	+	+	+	++	++	+	+
6 Leipzig: Hbf	D	+	+	++	+	+	+	+	++	+	+
7 Stuttgart: Hbf	D	-	+	++	+	+	+	++	++	++	+
8 Zürich: Hbf	CH	+	+	+	o	+	-	+	++	--	+
9 Brüssel: Midi	B	-	++	+	-	++	-	+	o	o	+
10 London: Waterloo	UK	+	+	o	-	+	o	o	o	-	o
11 Genf: Hbf	CH	--	+	o	--	++	+	+	++	o	o
12 Rom: Termini	I	+	-	+	--	o	-	o	+	o	o
13 Barcelona: Sants	E	+	--	++	o	+	o	--	+	-	o
14 Utrecht: Centraal	NL	o	-	-	-	o	-	+	+	+	o
15 Edinburgh: Waverley	UK	+	o	-	--	o	o	o	-	+	o
16 Madrid: Chamartin	E	++	--	++	--	+	+	--	-	o	o
17 Glasgow: Central	UK	o	o	-	--	o	+	-	o	o	o
18 Paris: Gare de Lyon	F	o	-	+	-	+	+	-	--	-	o
19 Birmingham: New Street	UK	+	+	--	-	-	-	o	--	-	o
20 Wien: West	A	-	--	+	--	+	+	o	-	o	o
21 Wien: Süd	A	-	--	+	--	+	o	-	-	-	o
22 Amsterdam: Centraal	NL	-	+	o	--	+	--	--	-	-	o
23 Lille: Gare de L.-Flandres	F	--	-	-	--	o	-	-	-	--	o

++ sehr gut
+ gut
o ausreichend
- mangelhaft
-- sehr mangelhaft

ÖAMTC

Abbildung 9 Großbahnhof-Test der europäischen Autofahrerclubs<sup>109</sup>

## 2.7 Medien

Beim Programm Bahnhoffsoffensive sind im Bereich Printmedien, speziell der KURIER (Journalisten: Michael Berger, Christian Vavra, Franz Jandrasits, Winfried Werner Linde / Innsbruck), DER STANDARD (Günther Strobl, Ute Woltron) und DIE PRESSE (Martin Stuhlpfarrer) hervorzuheben, die durch ihre bundesweite Auflage eine wesentliche meinungsbildende Funktion übernehmen. Der ORF ist als Berichterstatter mittels Radio und Fernsehen, sowohl regional als auch bundesweit, ebenfalls eine wichtige

<sup>108</sup> Vgl. Berger: Bahnhofstest. <http://www.kurier.at/>. 28.03.02.

<sup>109</sup> ÖAMTC: Bahnhofstest. <http://www.oeamtc.at>. Stand 03.08.02.

Projektbezugsgruppe. Diese Medien haben sich gegenüber der Bahnhofsoffensive neutral bis positiv verhalten.

Bei den bundesweiten Printmedien hat es nur in St. Pölten – bezüglich des zeitlichen Aufschubs (Martin Wimmer / KURIER) – und in Salzburg – bezüglich der Denkmalschutzproblematik (Wolfgang Weber und Roland Ruess / NEUE KRONEN ZEITUNG) – eine negative Berichterstattung gegeben.

## **2.8 Kunden**

Die 20 nun in Angriff genommenen Bahnhöfe stellen zwar nur zwei Prozent aller ÖBB-Haltestellen dar, werden aber jährlich von 82 Mio. Reisenden, also 45 Prozent aller Zugfahrer frequentiert.

## **3 Projektmarketing und Public Affairs Management Aktivitäten**

Die Bahnhofsoffensive-Programmleitung hat einen Teil des Projektbudgets für Öffentlichkeitsarbeit gewidmet und dem Bereich Kommunikation zur Verfügung gestellt. Dieser beträgt knapp 1% der Gesamtinvestitionssumme. Dr. Wolf, Leiter der zentralen Kommunikationsabteilung für die Bahnhofsoffensive, hat mit diesem Budget ein einheitliches Marketingkonzept erstellt, das aus einzelnen Modulen besteht. Diese Module (Siehe Punkt 3.2.1 auf Seite 62 und Punkt 3.2.2 auf Seite 68) werden je nach Bedarf bei den einzelnen Bauvorhaben eingesetzt.

### **3.1 Monitoring über Meinungsforschungsinstitute**

Die ÖBB haben die Bedürfnisse der Bahnkunden in detaillierten Gallup-Umfragen ausgelotet. Die Reisenden wünschen sich einen gelungenen Mix aus Funktionalität und moderner Architektur. In einer aktuellen Umfrage sprachen sich nahezu 100% für „helle, freundliche“ Bahnhöfe aus. 96% der Kunden wünschen sich „kräftige, fröhliche“ Farben; Glas gilt bei 76% als beliebtestes Material. Behindertengerechte Zugänge zu den Schaltern und Gleisanlagen empfanden 97% als „sehr wichtig“. Entscheidend für einen positiven Gesamteindruck des Bahnhofes sind auch saubere WC- und Waschanlagen. 100% empfinden dies als wichtig. Weiters legen 86% auf Sicherheit am Bahnhof großen Wert. Dahinter stehen gute Integration ins Stadtbild, Ausstattung mit Pflanzen sowie attraktive Gestaltung der Bahnhofsvorplätze. Grundsätzlich wichtig sind für die Bevölkerung

Übersichtlichkeit und eine optimale Verknüpfung des Bahnhofes mit dem öffentlichen Verkehr.<sup>110</sup>

## 3.2 Projektmarketing

### 3.2.1 Kommunikation der Bahnhofsoffensive<sup>111</sup>

#### Klassische Werbung

- „Gorbatschow“ TV-Spot

In den Werbespots der Österreichischen Bundesbahnen durchschreitet Michail Gorbatschow sonnendurchflutete gläserne Bahnhofshallen, sitzt – flankiert von mächtigen Bodyguards – in geräumigen Zugabteilen, und stellt vergnügt und hochbeeindruckt fest, dass es sich hier nicht bloß um schnödes „Glasnost“ handle, sondern bereits um eine veritable „Perestroika“.

Zeitpunkt: Sommer 2000

Zielgruppe: mediale Öffentlichkeit

Budget: Kosten für die damit beauftragte Werbeagentur inkl. Gage von Michael Gorbatschow für 3 Stunden Werbedreh (150.000 €)

- „Bahnhofs-Bauwerkzeuge“ Plakate

Diese allgemeine Plakatserie bildete gemeinsam mit dem Gorbatschow TV-Spot die erste Werbekampagne der Bahnhofsoffensive. Sie wurde bereits im Sommer 2000 lanciert und sollte mit griffigen Werbeslogans, wie „Bahnhofs-Bauwerkzeug in Originalgröße“ bzw. „Große Bauvorhaben brauchen große Werkzeuge“ auf den Start der Bahnhofsoffensive hinweisen. Im Nachhinein wirkte diese aufwendige Werbekampagne etwas unglücklich, da die Bahnhofsoffensive im April 2001 gekürzt wurde.

Zeitpunkt: Sommer 2000

Zielgruppe: Kunden und Öffentlichkeit

Budget: Kosten für die Herstellung und das Anbringen der Plakate

---

<sup>110</sup> Vgl. ÖBB: Kundenwünsche. <http://www.oebb.at/Textversion/UnternehmenBahn/Bahnhofsoffensive/Kundenwuensche.html>. Stand 12.08.02.

<sup>111</sup> Vgl. Wolf: Kommunikation für die Bahnhofsoffensive, 2002, S 1 ff.

## Öffentlichkeitsarbeit

- *Presseauswendungen*

Diese klassische Medienarbeit erfolgt seitens der Bahnhofsoffensive in Zusammenarbeit mit dem Stab KOM bzw. den regionalen Pressesprechern. Dabei erstellen die ÖBB (Kommunikation für die Bahnhofsoffensive durch Dr. Robert Wolf) Entwürfe für Presseauswendungen, die als Original Text Service (OTS) an die Austria Presse Agentur (APA) weitergeleitet werden.

Zeitpunkt: regelmäßige Presseauswendungen seit dem Sommer 2000

Zielgruppe: APA und in weiterer Folge die Medien und die mediale Öffentlichkeit

Budget: Kosten für den Zeitaufwand der damit beauftragten ÖBB-Mitarbeiter

- *Exklusivgeschichte*

In Absprache mit der Unternehmenskommunikation der ÖBB (Stab KOM) werden in österreichischen Zeitschriften (Kurier, Profil, News, etc.) Exklusivgeschichten über die Bahnhofsoffensive lanciert. Dabei wird darauf geachtet, dass keine Ankündigungspolitik betrieben wird, sondern nur aktuelle Ereignisse und Fakten beschrieben werden.

Zeitpunkt: in regelmäßigen Zeitabständen seit dem Sommer 2000

Zielgruppe: Medien und in weiterer Folge die mediale Öffentlichkeit

Budget: Kosten für den Zeitaufwand des damit beauftragten ÖBB-Mitarbeiters

- *Pressekonferenzen / Berichterstattung*

Österreichweite Tageszeitungen (Kronen Zeitung, Kurier, Die Presse, usw.), sowie lokale Zeitungen (Korso, Die steirische Wochenpost, Der neue Grazer, usw.) werden bei besonderen Ereignissen zur Berichterstattung eingeladen. Dabei spielen die Kontakte, die sich die ÖBB über die Jahre zu den wichtigsten Medien aufgebaut haben, eine wichtige Rolle.

Zeitpunkt: bei besonderen Ereignissen (Spatenstich, Eröffnung, usw.)

Zielgruppe: mediale Öffentlichkeit

Budget: Kosten für den Zeitaufwand der damit beauftragten ÖBB-Mitarbeiter

- *Berichterstattung im Eurocity Magazin / Quiz*

Seit dem Jahr 2000 wird im Eurocity Magazin, das in allen EC-, D- und ICE-Zügen aufliegt, über die Bahnhofsoffensive berichtet. Neben der aktuellen Berichterstattung gibt es in jeder Ausgabe ein Quiz, bei dem ein Standort der Bahnhofsoffensive erraten werden muss. Zu gewinnen gibt es jeweils ein Wochenende für zwei Personen in der gesuchten Stadt (inklusive ÖBB-Anreise und Nächtigung in einem Drei-Stern-Gasthof).

Zeitpunkt: seit 2000; alle 2 Monate

Zielgruppe: Kunden der ÖBB (Bahnreisende)

Budget: Kosten für den Zeitaufwand des damit beauftragten ÖBB-Mitarbeiters und der ausgeschriebenen Preise

- *Geschaltete PR – Artikel in Medien / Postwurfsendungen*

Anlässlich bestimmter Ereignisse wird die gesamte Bevölkerung über die Bahnhofsoffensive informiert. Um diese Zielgruppe zu erreichen, wählen die ÖBB vorzugsweise die billigste Form eines Postwurfes – also ein geschalteter PR-Artikel in einem Medium „an alle Haushalte“.

Zeitpunkt: ereignisorientiert (Presskonferenzen, Baubeginn, etc.)

Zielgruppe: mediale Öffentlichkeit

Budget: - PR-Schaltung in Zeitungen: 1.450-2.200 € (je Seite)

- Postwurf: Kosten für Herstellung und Versand der Drucksorten für eine Zielgruppe von bis zu 300.000 Pers.

- *Hörfunk / Fernsehen*

Zur Medienarbeit der ÖBB gehört auch die Betreuung aller öffentlichen und privaten Fernseh- und Radiosender in den Bundesländern. Neben der Lancierung kostenloser Berichte über die Bahnhofsoffensive werden für die Baustellendokumentationen Kooperationen mit Fernsehsendern eingegangen.

Ort: Baustellendokumentation BfO Graz, Innsbruck und Linz (ORF)

Zeitpunkt: Bauphase

Zielgruppe: mediale Öffentlichkeit

Budget: Kostenbeitrag für die Produktion und die Betreuung durch einen Redakteur vom aktuellen Dienst

Multimedia Kommunikation

- *Internet*

Mit 97.000 Besuchern im Monat und 100.000 Zugriffen pro Tag gehört die ÖBB-Homepage <http://www.oebb.at> zu den meist besuchten in Österreich. Neben der raschen Fahrplanauskunft und dem Online-Ticketing erfreuen sich auch die Seiten der Bahnhofsoffensive großer Beliebtheit. Hier werden sowohl das „Programm 9 + 11“ mit allgemeinen Informationen als auch aktuelle Projekte vorgestellt (Beschreibung, Eckdaten, Lageplan, aktuelle Baustellenfotos, Live-Bilder von Webcams). Darüber hinaus kann man eine große Anzahl geplanter Projekte als Simulation bestaunen und etwa virtuell im neuen Grazer Bahnhof surfen.

Weiters ist im Menüpunkt „Newsroom“ neben dem EUROCITY, Österreichs größtem Reisemagazin, auch der INSIDER, die ÖBB-Zeitschrift für Mitarbeiter und Interessenten der Eisenbahn, ersichtlich. Hier können Interessierte das Heft abonnieren bzw. Seiten zum Thema Bahnhofsoffensive downloaden.

Projekte: Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz

Zeitpunkt: Sommer 2000

Zielgruppe: mediale Öffentlichkeit

Budget: Kosten für den Zeitaufwand des damit beauftragten ÖBB-Mitarbeiters

- *Pressefotos und Foto-CD ROM*

Für Journalisten produziert die Bahnhofsoffensive neben den klassischen Pressefotos auch eigene Foto-CD ROMs. Auf diesen Datenträgern sind alle Projekte in einer hohen Auflösung zu finden.

Zeitpunkt: Foto-CD ROM seit 10. März 2002

Zielgruppe: Medien (Journalisten)

Budget: Kosten für CD-ROM Erstellung durch Werbeagentur KKC

Lobbyingarbeit

- *Projektpräsentationen*

Für die interne und externe Kommunikation produziert die Bahnhofsoffensive PowerPoint-Präsentationen. Dabei werden die einzelnen Bauphasen mittels Überblendtechnik visualisiert dargestellt, sowie die fertigen Projekte in Filmanimationen präsentiert. In unternehmensinternen Veranstaltungen werden durch solche Projektpräsentationen die ÖBB-Mitarbeiter über die zukünftigen Geschehnisse informiert.

Zeitpunkt: Linz seit 30. März 2001

Innsbruck seit 31. Mai 2001

Zielgruppe: ÖBB Mitarbeiter der betroffenen Bahnhöfe, Vertreter der Politik und der Behörden, Journalisten, sowie Kunden und Öffentlichkeit

Budget: Kosten für CD-ROM Erstellung durch Werbeagentur KKC

- *Informationsmappe für den Aufsichtsrat*

Für ÖBB interne Entscheidungsträger, wie etwa der Vorstand oder der Aufsichtsrat, werden von der Bahnhofsoffensive Informationsmappen erstellt.

Zeitpunkt: Planungsphase

Zielgruppe: ÖBB interne Entscheidungsträger, BMVIT

Budget: Kosten für den Zeitaufwand des damit beauftragten ÖBB-Mitarbeiters und Material

- *Lobbying – Mappen*

Für externe Entscheidungsträger produziert die Bahnhofsoffensive Lobbying – Mappen als übersichtliche Projektinformationen. Diese Maßnahme wurde speziell in Salzburg, im Zusammenhang mit der Denkmalschutzproblematik, getroffen. Dabei sollte Salzburgs Bürgermeister Heinz Schaden von der ÖBB-Lösungsvariante überzeugt werden.

Ort: Salzburg

Zeitpunkt: vor der Einreichung/Genehmigungsphase (Juli 2001)

Zielgruppe: externe Entscheidungsträger: Vertreter der Politik (Bürgermeister) und Behörden

Budget: Kosten für Erstellung der Mappen durch Werbeagentur KKC

Interne Kommunikation

- *Interne Kommunikation mit E-Mail*

Seit Beginn der ersten größeren Bautätigkeiten bei der Bahnhofsoffensive werden über das bahninterne E-Mail Projektpräsentationen verschickt (z.B. Bautätigkeiten in Graz).

Zeitpunkt: seit August 2001

Zielgruppe: ÖBB Mitarbeiter

Budget: Kosten für den Zeitaufwand des damit beauftragten ÖBB-Mitarbeiters

- *Intranet*

Das bahninterne Intranet informiert die ÖBB Mitarbeiter über alle Projekte der Bahnhofsoffensive.

Zeitpunkt: laufende Informations-Updates seit dem Sommer 2000

Zielgruppe: ÖBB Mitarbeiter

Budget: Kosten für den Zeitaufwand des damit beauftragten ÖBB-Mitarbeiters

- *Berichterstattung in ÖBB-Mitarbeiterzeitung INSIDER*

In regelmäßigen Abständen berichtet eine Seite der ÖBB-Mitarbeiterzeitung INSIDER über die aktuellen Projekte der Bahnhofsoffensive.

Zeitpunkt: monatlich (seit dem Sommer 2000)

Zielgruppe: ÖBB Mitarbeiter

Budget: Kosten für den Zeitaufwand des damit beauftragten ÖBB-Mitarbeiters

### 3.2.2 Projektbegleitende Kommunikation<sup>112</sup>

#### Klassische Werbung

- *Folder und Flyer*

Folder und Flyer informieren über den aktuellen Stand der Projekte der BfO.

Ort: Bruck/Mur, Leoben, Graz, Linz, Klagenfurt, Innsbruck und Salzburg

Zeitpunkt: Spatenstichtag

Zielgruppe: Kunden

Budget: Kosten für Herstellung und Verteilung der Drucksorte

- *Kleine Plakate*

Auf diesen Plakaten sind zumeist 4 bis 5 Visualisierungen des neuen Bahnhofs sowie projektspezifische Informationen ersichtlich. Weitere Plakatserien informieren allgemein über das Programm Bahnhofsoffensive bzw. geben Auskunft über die einzelnen Bauphasen und weisen auf die aktuellen Zugänge hin.

Ort: Baden, Bruck an der Mur, Leoben, Graz, Klagenfurt, Feldkirch, Innsbruck und Salzburg.

Zeitpunkt: Planungsphase und Bauphase

Zielgruppe: Kunden

Budget: Kosten für Herstellung und Anbringen der Plakate

- *Größere Plakate*

Diese Plakate beinhalten projektspezifische Informationen und werden für hinterleuchtete Schaukästen produziert. Sie werden ausschließlich an stark frequentierten Stellen der Bahnhöfe positioniert.

Ort: Graz (bei den Rolltreppen)

Zeitpunkt: Bauphase

Zielgruppe: Kunden

Budget: Kosten für Herstellung und Anbringen der Plakate

---

<sup>112</sup> Vgl. Wolf: Kommunikation für die Bahnhofsoffensive, 2002, S 1 ff.

- *Info-Tafeln*

Eine weitere Projektmarketingmaßnahme der Bahnhofsoffensive sind Info-Tafeln. Sie werden sowohl als allgemeine Projektinformation in der Planungsphase als auch als Wegeleitsystem während der gesamten Bautätigkeit eingesetzt. In Salzburg wurden beispielsweise 25 Tafeln in französischer, englischer und japanischer Sprache aufgestellt („*Jedermann ruft nach einem neuen Bahnhof*“).

Ort: Salzburg, Linz (allg. Projektinformation); Linz, Graz (Wegeleitsystem)

Zeitpunkt: Planungsphase (allg. Projektinformation); Bauphase (Wegeleitsystem)

Zielgruppe: Kunden

Budget: Kosten der Herstellung (inkl. Poster) und für das Aufstellen der Tafeln

- *Blow-Up*

Blow-Ups sind überdimensionale Informationsquellen, die vorzugsweise auf Baugerüsten aufgehängt werden. Wenn es der Platz erlaubt, setzt auch die Bahnhofsoffensive diese bewährte und kostengünstige Werbemaßnahme ein. In Graz wird beispielsweise das langsam entstehende Projekt der Bahnhofsoffensive auf einem solchen Transparent visualisiert dargestellt.

Ort: Graz

Zeitpunkt: während der gesamten Bautätigkeit (Blow-Up-Lebensdauer: 2-3 Jahre)

Zielgruppe: Kunden und Öffentlichkeit

Budget: Kosten für Herstellung (ca. 6.500 €) und Montage (ca. 2.200 €)

- *Baustellentafel*

Wie es im Bau üblich ist, stellt die Bahnhofsoffensive bei allen ihren Bauvorhaben Baustellentafeln auf den stark frequentierten Bahnhofs-Vorplätzen auf. Solche Tafeln sind bereits in Feldkirch, Graz sowie Innsbruck vorhanden und werden in weiterer Folge bei allen Bauvorhaben aufgestellt.

Ort: alle in Bau befindlichen Bahnhöfe der BfO

Zeitpunkt: während der gesamten Bautätigkeit

Zielgruppe: Öffentlichkeit

Budget: Kosten durch die Herstellung, Lieferung und Montage

## Öffentlichkeitsarbeit

- *Bahnhofsoffensive Publikationen*

Das Programm Bahnhofsoffensive wurde bisher in einem Sonderheft der Zeitschrift NEWS publiziert. Das redimensionierte Programm wurde in weiterer Folge in einem Sonderheft der Zeitschrift ARCHITEKTUR AKTUELL sowohl in deutscher als auch in englischer Sprache vorgestellt.

Zeitpunkt: Dezember 2000 bzw. September 2001

Zielgruppe: mediale Öffentlichkeit

Budget: Kosten für Herstellung und Verteilung der Drucksorte

- *Pressekonferenzen*

Pressekonferenzen finden in Abstimmung mit dem Stab KOM bzw. den regionalen Pressesprechern statt. Dabei ist der finanzielle Aufwand sehr gering. Dank ihrer guten Kontakte zu den Medien, konnte sich die Bahnhofsoffensive bisher nach Pressekonferenzen stets über eine positive Medienberichterstattung freuen.

Zeitpunkt: bei besonderen Ereignissen (Rettung der Weiler Fresken in Innsbruck, Beginn der Abbrucharbeiten, Spatenstich, Eröffnung, usw.)

Zielgruppe: Medien und in weiterer Folge die mediale Öffentlichkeit

Budget: max. 727 EUR (10.000 ATS) je Pressekonferenz

- *Baustellendokumentation*

Zur projektbegleitenden Öffentlichkeitsarbeit gehört auch die Baustellendokumentation, die die baulichen Veränderungen in Bildern bzw. im Film erfasst. Somit können nachträglich Dokumentationen über die einzelnen Bahnhofsprjekte realisiert werden.

Zeitpunkt: die laufende Dokumentation erstreckt sich von den Abbrucharbeiten bis zum Ende der Bautätigkeit

Zielgruppe: Medien und in weiterer Folge die mediale Öffentlichkeit

Budget: Kostenbeitrag für die Produktion bzw. Kosten für den Fotografen und Fotomaterial

### Multimedia Kommunikation

- *Internet*

Das BfO-Projekt Linz hat unter [www.drehscheibe-linz.at](http://www.drehscheibe-linz.at) einen eigenen Internetauftritt und ist mit der Staatsseite der ÖBB vernetzt.

Zeitpunkt: Seit 1. Oktober 2001

Zielgruppe: mediale Öffentlichkeit

Budget: Kosten für das Webdesign sowie monatliche Kosten für den Speicherplatz und den Domain-Namen (URL: <http://www.drehscheibe-linz.at>). Die Kosten für dieses Gemeinschaftsprojekt teilen sich die NAVEG, die Raiffeisen Landesbank Oberösterreich, die ÖBB und die LINZ LINIEN (Siehe Teil III Punkt 2.1 auf Seite 118).

### Direktkommunikation

- *Postkarten-Verteilaktion*

Im Rahmen einer sogenannten „Charme-Offensive“ verteilen junge Mädchen frankierte Postkarten mit einer Visualisierung des neuen Bahnhofsgebäudes. Durch den qualitativ hochwertigen Druck soll vermieden werden, dass die Postkarten sofort wieder weggeworfen werden.

Ort: Graz

Zeitpunkt: Spatenstichtag am 5. Juli 2001; danach liegen die restlichen Postkarten im Infocenter bzw. bei den Kassen auf

Zielgruppe: Kunden (Bahnreisende)

Budget: Kosten für Herstellung und Verteilung der Drucksorten (jeweils 10.000 Stück); Kosten für die Sonderbriefmarken

- *Charme-Offensive mit Lunchpaket*

Als weitere Aktion im Rahmen der „Charme-Offensive“ verteilt die Bahnhofs offensive zu bestimmten Anlässen Lunchpakete an verschiedene Zielgruppen. Diese Lunchpakete enthalten ein Getränk, ein Weckerl, eine Tageszeitung sowie ein ÖBB Info-Folder zum Projekt des jeweiligen Standortes.

Ort:	Graz, Linz
Zeitpunkt:	Sperre der Bahnhofshalle (Graz) Verlegung der Bus- und Taxistandplätze (Linz)
Zielgruppe:	Kunden (Bahnreisende), Bus- und Taxifahrer
Budget:	Kosten für die Lunchpakete und deren Verteilung

### Event Marketing

- *Spatenstich, Gleichfeier, Eröffnung*

Die Bahnhofs offensive organisiert bei besonderen Ereignissen erlebnisorientierte Feiern. Es sind dies folgende im Hochbau gefeierten Termine:

- der Spatenstich: er signalisiert den Baubeginn bzw. den Abbruch.
- die Gleichfeier: nach dem Abschluss der äußeren Hochbautätigkeiten bei Fertigstellung des Dachstuhls.
- die Eröffnung: ist der Abschluss des Projektes der Bahnhofs offensive.

Ort:	alle Bahnhofs offensive-Bahnhöfe
Zeitpunkt:	Spatenstich, Gleichfeier und Eröffnung der Bahnhöfe
Zielgruppe:	ÖBB Mitarbeiter, Vertreter der Politik und der Behörde, Medien, Anrainer, Kunden, Öffentlichkeit
Budget:	Kosten für den Zeitaufwand der beteiligten Personen und die Aufbereitung der Veranstaltungsfläche

## Messen und Ausstellungen

- *Bahnhofsmodelle*

Die Bahnhofsoffensive hat Bahnhofsmodelle für die Projekte Baden, Bruck an der Mur, Leoben, Graz, Klagenfurt, Innsbruck, Salzburg, Wels und Linz sowie für das neue Reisezentrum – mit dem alle neuen Bahnhöfe ausgestattet werden – erstellen lassen. Diese werden in den Infocenters bzw. bei den verschiedenen Ausstellungen zur Schau gestellt. Für ein einheitliches Erscheinungsbild sorgen die baugleichen Podeste.

- *Ausstellungen*

Die BfO informiert im Rahmen von Ausstellungen in Rathäusern („Tag der offenen Tür“) bzw. Bahnhofsgebäuden allgemein über ihr Programm und über die einzelnen Projekte im Detail.

Ort: Foyer des ÖBB-Personenverkehrgebäudes in Wien, Bahnhof Baden, Rathaus/Bahnhof Bruck an der Mur, Rathaus/Bahnhof Leoben, Bahnhof Graz, Rathaus Klagenfurt, Bahnhof Feldkirch, Bahnhof Innsbruck, Bahnhof Salzburg und Rathaus Linz

Zeitpunkt: seit Sommer 2000

Zielgruppe: Öffentlichkeit

Budget: Kosten für Personal, diverse Ausrüstungsgegenstände (Infotafeln, Bahnhofsmodelle, verschiedene Drucksorten usw.) sowie die Aufbereitung der Veranstaltungsfläche

- *Infocenter*

Bei größeren Bauvorhaben informiert die BfO in eigenen Infocenter über das Projekt.

Ort: Innsbruck, Linz

Zeitpunkt: Infocorner Innsbruck seit 5. November 2001

Infoplattform Linz seit 1. Oktober 2001

Zielgruppe: Öffentlichkeit

Budget: Kosten für Personal, diverse Ausrüstungsgegenstände (Drucksorten, Infotafeln, Video-Beamer, Touchscreen-Terminal bzw. Internet-Station, Bahnhofsmodelle, usw.) sowie die Aufbereitung der Veranstaltungsfläche

## **4 Lobbyingaktivitäten der Projektgegner**

### **4.1 Dritter Sektor**

- **Bürgerinitiative „Rettet den Salzburger Bahnhof“**

Gründer: Künstlerpaar Hans und Ulrike Schrott

Ziel: Rettung des denkmalgeschützten Marmorsaals und der Stahldachkonstruktion

Aktivitäten: Sammlung von 2.700 Unterschriften

Indirektes Lobbying (über NEUE KRONEN ZEITUNG)

Direktes Lobbying (Unterstützung durch Landeshauptmann Schausberger)

Parlamentarische Anfrage an Bildungsministerin Elisabeth Gehrler

Tango-Marathon im Marmorsaal

Ergebnis: Marmorsaal wird vom Mittelbahnsteig in das Hauptgebäude verlegt

Stahldachkonstruktion soll weitestgehend erhalten bleiben

- **Überparteiliche Bürgerinitiative Bahnhof Wien-Mitte**

Gründer: Michael Geyling

Ziel: Redimensionierung des Überbauungsprojektes Wien-Mitte

Aktivitäten: Sammlung von Unterschriften

Direktes Lobbying (Wiener FPÖ und Grünen)

Indirektes Lobbying durch Prominente (siehe Einzelpersonen)

Individualbeschwerde beim Verfassungsgerichtshof (geplant)

Ergebnis: von den 6 ursprünglich geplanten Hochhaustürmen sollen nur noch 3 Türme errichtet werden.

### **4.2 Einzelpersonen**

- **Bahnhof Salzburg**

Folgende Prominente unterstützten die BI „Rettet den Salzburger Bahnhof“: Hans und Ulrike Schrott / Künstler, Herbert Fux / einstiger Salzburger Lokalpolitiker und Schauspieler.

- **Bahnhof Wien-Mitte**

Folgende Prominente unterstützten die überparteiliche BI Wien-Mitte: Bernd Lötsch / Direktor des Naturhistorischen Museums, Wilfried Seipel / Direktor des Kunsthistorischen Museums, Fritz Muliari / Kammerschauspieler, Dagmar Koller / Schauspielerin, Bruno Tost /

---

Burgschauspieler sowie Herbert Fux / einstiger Salzburger Lokalpolitiker und Schauspieler, Roland Rainer / Architekt und Gustav Peichl / Architekt.

### **4.3 Vertreter des politisch-administrativen Systems**

- **Bahnhof Salzburg**

Hier war Landeshauptmann Schausberger der wichtigste Gegner des ursprünglichen ÖBB-Projektes.

- **Bahnhof Wien-Mitte**

FPÖ-Obmann Kabas war der wichtigste politische Gegner des Überbauungsprojektes Wien-Mitte.

### **4.4 Medien**

- **Bahnhof Salzburg**

Die NEUE KRONEN ZEITUNG berichtete regelmäßig über die Aktivitäten der Bürgerinitiative und hat somit maßgeblich zur Rettung des Marmorsaals beigetragen.

- **Bahnhof Wien-Mitte**

Medien haben hier keine Rolle gespielt.

## **5 Ergebnisse**

### **5.1 Feedback der Zielgruppen**

#### **5.1.1 Projektbeteiligte**

- **ÖBB**

Die ÖBB sind als Bauherr naturgemäß an der Verwirklichung ihrer Bauvorhaben interessiert. Aufgrund der Kürzung der Budgetmittel konnten zunächst nicht alle Projekte realisiert und mussten Prioritäten gesetzt werden. Diese richteten sich:

- nach der Reisendenfrequenz (nur Kategorie I und II Bahnhöfe)
- nach dem Entwicklungsstand der Bahnhöfe (Vorrang für fortgeschrittene Projekte)

- **Planer und ausführende Firmen**

Diese Projektbeteiligten stehen der Bahnhofsoffensive aus Eigeninteresse natürlich positiv gegenüber: siehe Bahnhof Feldkirch (Punkt 5.1, Seite 102 ) bzw. Bahnhof Linz (Punkt 5.1, Seite 128).

- **Sonstige Beteiligte**

Die SCHIG kontrolliert rigoros die zur Verfügung gestellten Finanzmittel.

#### **5.1.2 Politik**

- **Bundespolitik**

Die Haltung der sukzessiven Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gegenüber dem Programm Bahnhofsoffensive der ÖBB war sehr differenziert:

1. Minister Michael Schmid (FPÖ)

Die Amtsperiode von Michael Schmid war stets von einem konstruktiven Verhältnis zu den ÖBB geprägt. Einzige Ausnahme war hier der August 2000, als der ÖBB-Vorstand aus dem Ministerium avisiert wurde, dass in Folge des Sparprogramms der Regierung weniger SCHIG-Mittel als geplant zur Verfügung gestellt werden können. Damit wurde das Bahnhofsoffensive-Budget schlagartig von 596 Mio. auf 290 Mio. EUR reduziert. Am 13. September konnte der Minister jedoch die Wogen wieder glätten und erklärte in einem Gipfelgespräch mit ÖBB-Chef Draxler, dass die Kürzung der Mittel ohne seine Zustimmung erfolgt sei und die Bahnhofsoffensive mit 610 Mio. EUR wie geplant doch „voll durchgezogen“ wird.

## 2. Ministerin Monika Forstinger (FPÖ)

Im Gegensatz zu ihrem Vorgänger, war die Amtsperiode von Monika Forstinger von Meinungsverschiedenheiten und Zwistigkeiten mit den ÖBB geprägt. Die Ministerin kündigte bereits zwei Monate nach ihrem Amtsantritt drastische Budgetkürzungen in Sachen Bahnhofsoffensive an. Die ÖBB sollten sich von nun an auf die Sanierung der Sanitäranlagen und den Ausbau behindertengerechter Einrichtungen beschränken. Diese Unstimmigkeiten fanden am 18. Jänner 2001 ihren Höhepunkt, als Forstinger eine vereinbarte Klausur mit ÖBB-Generaldirektor Draxler platzen ließ.

Hinter dem Streit wird im Ministerium und in den ÖBB ein beinhartes Tauziehen um die lukrativen Bereiche der Bahn vermutet. Durch die Zerlegung in zwei getrennte Bereiche wollte dem Vernehmen nach vor allem die blaue Wirtschafts-Eminenz und Forstinger-Mentor Thomas Prinzhorn alle Gewinn bringenden Bahn-Bereiche privatisieren. Die ÖBB sollten auf die Erhaltung des Schienennetzes und den kaum rentablen Personenverkehr reduziert werden. Die Bahnhöfe und die geplanten Immobilien-Projekte sollten privat entwickelt werden. ÖBB-Chef Draxler hatte andere Pläne. Er wollte die ÖBB zu einer der größten europäischen Güterverkehrsgesellschaften ausbauen; mit den Immobilienprojekten sollte die Bahn zusätzliches Geld für die Expansion verdienen.

Wegen Geldmangels seitens des BMVIT beschloss der ÖBB Aufsichtsrat am 5. April 2001 die Spar-Bahnhofsoffensive „Programm 9 + 11“. Der Bundesanteil wurde damals auf 145 Mio. EUR reduziert. Mit dem Generalverkehrsplan Österreich konnte die Infrastrukturministerin schlussendlich die permanenten Diskussionen bezüglich der Finanzierung der Bahnhofsoffensive beenden.

## 3. Minister Matthias Reichhold (FPÖ)

Aufbauend auf dem unter seiner Vorgängerin erstellten Generalverkehrsplan Österreich, konnte Matthias Reichhold sowohl das Verhältnis zu den ÖBB als auch zu den verschiedenen Landespolitikern wesentlich verbessern.

### • **Landespolitik**

Die Landeshauptmänner Erwin Pröll (NÖ, ÖVP), Michael Häupl (W, SPÖ) Herbert Sausgruber (V, ÖVP), Wendelin Weingartner (T, ÖVP), Josef Pühringer (OÖ, ÖVP), Jörg Haider (K, FPÖ), Hans Niessl (B, SPÖ) bzw. Landeshauptfrau Waltraud Klasnic (St, ÖVP) haben stets versucht die Realisierung der Projekte in ihren Bundesländern zu forcieren und stehen daher der Bahnhofsoffensive positiv gegenüber.

Franz Schausberger (S, ÖVP) ist, wie seine Kollegen, für die Realisierung des Salzburger Hauptbahnhofes eingestanden. Anders als die ÖBB, wollte er jedoch die denkmalgeschützten Säle erhalten, was zu Verzögerungen und Kostensteigerungen führte.

- **Stadt- und Regionalpolitik**

Auch die Bürgermeister Herwig van Staa (Innsbruck, ÖVP), Franz Dobusch (Linz, SPÖ), Heinz Schaden (Salzburg, SPÖ), Michael Häupl (Wien, SPÖ), Alfred Stingl (Graz, SPÖ), Willi Gruber (St. Pölten, SPÖ) sowie Wilfried Berchtold (Feldkirch, ÖVP) sind dem Bahnhofsoffensive-Programm stets positiv gegenüber gestanden. Einer der Hauptgründe hierfür ist, dass sie die Realisierung der einzelnen Projekte als ihren eigenen politischen Erfolg verkaufen können.

### 5.1.3 Behörden

- **Bundesdenkmalamt und Landeskonservatorate**

Die Zusammenarbeit von ÖBB und Bundesdenkmalamt bzw. Landeskonservatorate ist bezüglich der Bahnhöfe Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Wien West und Wien Heiligenstadt reibungslos verlaufen.

Für Wien Hütteldorf konnte bis zum Sommer 2002 keine zufriedenstellende Lösung gefunden werden, da hier die gesamte Bausubstanz unter Denkmalschutz steht. Die baldige Realisierung dieses Projektes wird nun von der Kompromissbereitschaft der zwei Verhandlungspartner abhängen.

In Salzburg ist der dreijährige Streit um die Erhaltung des denkmalgeschützten Marmorsaals nun endlich beendet: der Marmorsaal wird vom Mittelbahnsteig in das Hauptgebäude verlegt und auch die Stahldachkonstruktion soll weitestgehend erhalten bleiben.

### 5.1.4 Bevölkerung bzw. Projektbetroffene

Der Großteil der österreichischen Bevölkerung steht dem Programm Bahnhofsoffensive wegen der Qualitätsverbesserung der Verkehrsstationen positiv gegenüber.

Wichtigste Projektgegner sind die Bürgerinitiative „Rettet den Salzburger Bahnhof“ und die „überparteiliche Bürgerinitiative Bahnhof Wien-Mitte“.

### 5.1.5 NPOs und NGOs

- **Unesco**

Die UNESCO hat empfohlen, die Gebäudehöhen beim Überbauungsprojekt Bahnhof Wien-Mitte auf unter 90 m zu redimensionieren. Sie begründet ihre Empfehlung mit dem Weltkulturerbe-Status der Wiener Innenstadt und der damit verbundenen Verantwortung, die Sichtachsen im historischen Zentrum zu schützen. Das aktuelle Projekt sieht zwei 87 m hohe Türme und einen 97 m hohen Turm vor.

### 5.1.6 Interessensvertretungen

- **Gewerkschaft der Eisenbahner (GdE)**  
**Vereinigung Industrieller Bauunternehmungen Österreichs (VIBÖ)**  
**Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ)**

Diese Interessenvertretungen sind der Bahnhofsoffensive stets positiv gegenüber gestanden und kritisierten die Anfang 2001 erfolgte Budget-Reduktion.

- **Arbeiterkammer (AK)**  
**Konsumentenschützer**  
**Behindertenverbände**

Sie kritisierten das ÖBB-Konzept „Bahnhof der Zukunft“, das die Schließung der Gepäckschalter und Behandlung der Rollstühle als Sondergepäck vorsieht.

### 5.1.7 Medien und mediale Öffentlichkeit

Wie bereits unter Punkt 2.7 (Seite 60) erwähnt, stehen die Medien dem Programm Bahnhofsoffensive prinzipiell positiv gegenüber. Eine negative Berichterstattung in bundesweiten Printmedien hat es nur in St. Pölten – bezüglich des zeitlichen Aufschubs – und in Salzburg – bezüglich der Denkmalschutzproblematik – gegeben.

### 5.1.8 Kunden

Die Bahnkunden stehen dem Programm Bahnhofsoffensive wohlwollend gegenüber. Grund hierfür ist, dass die ÖBB die Bedürfnisse der Bahnkunden von heute in detaillierten Gallup-Umfragen ausgelotet haben und sie in den einzelnen Bahnprojekten implementiert wurden.

## 5.2 Analyse des Erfolges oder Misserfolges der gesetzten Aktivitäten

Die ÖBB verfolgen seit 1997 das Programm Bahnhofsoffensive und konnten bereits an mehreren Standorten (Feldkirch, Graz, Innsbruck, Linz) mit den ersten Baumaßnahmen beginnen. Trotzdem muss dieser Erfolg differenziert betrachtet werden:

**1. Breite Zustimmung** durch Medien, Bevölkerung, Kunden, Interessensvertretungen, sowie Landes- bzw. Stadtpolitik

**2. Öffentliche Zwistigkeiten und Mangel an dauerhaften Vereinbarungen mit dem BMVIT**

Der Entscheidungsfindungsprozess in Sachen Bahnhofsoffensive hat sich über die Jahre äußerst schwierig gestaltet. Der Hauptgrund hierfür lag in den divergierenden Interessen der ÖBB (kostenintensive Bauvorhaben) und der Entscheidungsträger im BMVIT (Einsparungspläne), sowie im unprofessionellen Verhalten der Verantwortlichen.

**3. Spar-Bahnhofsoffensive in Folge der Budgetkürzungen**

Die Infrastrukturministerin Monika Forstinger hat wegen des Budgetsparkurses der Regierung dem Wunschprogramm der ÖBB nicht uneingeschränkt zugestimmt. Ursprünglich hätten 43 Bauvorhaben zwischen 2000 und 2007 (596 Mio. EUR) realisiert werden sollen. Tatsächlich werden aber nur 9 Bahnhöfe bis 2003 (203 Mio. EUR) bzw. 11 ab 2003 (181 Mio. EUR) erneuert. Aus Mangel an verfügbaren Finanzmitteln wurden bestimmte Projekte revidiert und neu definiert, sodass teilweise nur mehr Generalsanierungen durchgeführt werden und man weit entfernt von der anfänglichen Vision „Bahnhof der Zukunft“ ist. Mit dem GVP-Ö konnte die Diskussion um die Finanzierung des Programms nun endlich beendet werden: das darin vorgesehene Budget für die einzelnen Bahnhofsoffensive-Phasen (167 Mio. EUR für BfO II, Phase 2) hat über alle Parteigrenzen Akzeptanz gefunden.

**4. Marketingkonzept mit Startproblemen**

Die Bahnhofsoffensive 2000 wurde mit dem „Gortbatschow“ TV-Spot und den „Bahnhofs-Bauwerkzeugen“ Plakaten anfangs groß umworben. Da zu diesem Zeitpunkt nur der Bahnhof Feldkirch realisiert wurde und dieser nicht der optimistischen Vision der ÖBB entsprach, hagelte es Kritik seitens der Medien. Als Konsequenz betrieb die Kommunikationsabteilung der ÖBB keine Ankündigungspolitik mehr, sondern stimmte die verschiedenen Marketingmaßnahmen verstärkt auf die einzelnen Bahnhofsprojekte ab.

**5. Interne Umstrukturierung der Bahnhofsoffensive infolge fehlender Erfolge**

**TEIL II BAHNHOF FELDKIRCH**



**Abbildung 10** Fassade des Bahnhofs Feldkirch (Eingangsbereich)



**Abbildung 11** Fassade des Bahnhofs Feldkirch (Reisezentrum)

## 1 Objektbeschreibung

### 1.1 Daten

<b>Lage</b>	Feldkirch / Vorarlberg Strecke Bludenz-Bregenz / Bahn-km 47,2
<b>Eigentümer</b>	ÖBB
<b>Bauherr</b>	ÖBB
<b>Kosten</b>	
ÖBB-Infrastruktur	
Reiner Bundesanteil (SCHIG)	4,36 Mio. € (60 Mio. ATS)
ÖBB Eigenleistungen	0,36 Mio. € ( 5 Mio. ATS)
ÖBB-Absatz (von SCHIG vorfinanziert)	0,15 Mio. € ( 2 Mio. ATS)
Gesamtkosten	4,87 Mio. € (67 Mio. ATS)
<b>Reisendenfrequenz, Werktag</b>	8.500 Personen
<b>Chronologie</b>	
Projektidee	80er Jahre
Eisenbahnrechtliches Bewilligungsverfahren	1997
Bauverhandlung	April 1999
1. Baubescheid (Autoverladestelle)	Ende 1999
Baubeginn	Juli 2000
Bauende	Dezember 2000
Bauzeit	6 Monate
2. Baubescheid (Aufnahmegebäude neu)	8. August 2000
Baubeginn	19. Februar 2001
Eröffnung	18. Dezember 2001
Bauzeit	10 Monate

## 1.2 Lage

Siehe *Das Programm Bahnhofsoffensive*: Punkt 1.2 – Lage (Seite 24).

## 1.3 Notwendigkeit des Projektes

Siehe *Das Programm Bahnhofsoffensive*: Punkt 1.2 – Sinn und Zweck (Seite 24).

## 1.4 Projektbeschreibung

### 1.4.1 Chronologie

#### **80er Jahre** **ÖBB-Projekt „NAHVERKEHR FELDKIRCH“**

---

Das Projekt NAHVERKEHR FELDKIRCH hat seinen Ursprung in den frühen 80er Jahren und wird im Anschluss 10 bis 15 Jahre lang diskutiert. Dabei sieht der Entwurf den Umbau des gesamten Feldkircher Bahnhofs vor, d.h. vom Einfahrtsignal aus Bregenz kommend bis zum Ausfahrtsignal Richtung Bludenz. Es wird jedoch nie realisiert.

#### **1988-1996** **ÖBB-Programm Bahnverbesserung**

---

Ab 1988 sollen im Rahmen der „Bahnverbesserung“ verschiedene kleine Hochbauprojekte realisiert werden. Für den Umbau des Feldkircher Bahnhofs, sowie die meisten anderen Bauvorhaben, werden jedoch nie die notwendigen Geldmittel bereitgestellt.

#### **August 1997** **Bahnhofsoffensive 97**

---

Schlussendlich bedient man sich im Zuge des Programms „Bahnhofsoffensive 97“ der bereits vorhandenen Pläne, um das Aufnahmegebäude in Feldkirch umzubauen.

#### **1997** **Beginn der Genehmigungsphase**

---

Die Einreichpläne werden aus dem Programm „Bahnverbesserung“ übernommen und an das BMVIT geschickt. Im Zuge des eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahrens delegiert der Bund seine Kompetenzen an das Land Vorarlberg.

#### **April 1999** **Bauverhandlung**

---

Das Land Vorarlberg erhebt im Verlauf der Bauverhandlung keinen Einspruch. Als das Sparprogramm der Regierung dann eine Reduktion der Finanzmittel für die Bahnhofsoffensive von 596 Mio. auf 218 Mio. EUR vorsieht, revidieren die ÖBB ihre Bahnprojekte. In Feldkirch soll daher die Hebung der 2 Mittelbahnsteige wegen der zu

erwartenden Kostenexplosion (Gleise, Bahnsteigdächer, Sicherungsanlagen, Weichenanlagen, usw.) erst im Folgeprojekt GLEISUMBAU FELDKIRCH realisiert werden. Das Projekt beinhaltet allerdings noch die Aufzüge zu den 2 Mittelbahnsteigen. Diese sollen bereits eine höhere Aussteigkante aufweisen; bis zur Bahnsteighebung würden Rampen Abhilfe leisten. Daraufhin erteilt das Land Vorarlberg keinen Baubescheid für das gesamte Projekt, sondern nur einen Teilbaubescheid für den Umbau der Autoverladestelle.

<b>Projekt:</b>	<b>BAHNHOFSOFFENSIVE Feldkirch</b>
Kosten:	6,69 Mio. EUR (92 Mio. ATS)
Bauumfang:	<u>Autoverladestelle</u> (0,51 Mio. EUR) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eingehauster Wartebereich</li> <li>• Überdachung der Autoabfertigung</li> </ul> <u>Aufnahmegebäude</u> (4,36 Mio. EUR) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fassadensanierung</li> <li>• Liftschacht mit Aufzug</li> <li>• Stiege</li> <li>• WC-Anlagen im Untergeschoss</li> <li>• Verkaufsflächen u. Bank (Bereich der Gepäcksfläche)</li> <li>• Reisezentrum</li> <li>• Gastwirtschaftsadaptierung (0,47 Mio. EUR)</li> </ul> <u>Gleisbereich</u> (1,82 Mio. EUR) <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Keine Hebung der 2 Mittelbahnsteige</b></li> <li>• Aufzüge auf den 2 Mittelbahnsteigen</li> <li>• Bahnsteigdächer</li> <li>• Personentunnel</li> </ul>

**Ende 1999**

**1. Baubescheid** (Teilbescheid: Autoverladestelle)

**Apr. - Aug. 2000**

**Verhandlungen mit dem Land Vorarlberg**

Das Land Vorarlberg lässt ein Jahr (gesetzliche Frist) verstreichen, ohne einen Baubescheid für das Aufnahmegebäude zu erteilen. Nach der Umstrukturierung der Bahnhofsoffensive (Norbert Steiner / Bahnhofsoffensive 2000 ersetzt Jochen Seibert / Bahnhofsoffensive 97) führen die ÖBB erneut Verhandlungen mit dem Land Vorarlberg. Es werden neue Projektschnittlinien definiert und folgende Projekte aufeinander abgestimmt:

**Projekt: BAHNHOFSOFFENSIVE Feldkirch NEU**

Kosten: 4,87 Mio. EUR (67 Mio. ATS)

Bauumfang: Autoverladestelle (0,51 Mio. EUR)

- Eingehauster Wartebereich
- Überdachung der Autoabfertigung

Aufnahmegebäude (4,36 Mio. EUR)

- Fassadensanierung
- Liftschacht **ohne** Aufzug
- Stiege (Einbindung für Personentunnel wird vorbereitet)
- WC-Anlagen **im EG** (Bereich Gepäcksfläche)
- Verkaufsflächen, aber **keine Bank**
- Reisezentrum
- **Keine Gastwirtschaftsadaptierung** (Bestand bleibt)

Gleisbereich (keine Baumaßnahmen)

- **Keine Hebung der 2 Mittelbahnsteige**
- **Keine Aufzüge auf den 2 Mittelbahnsteigen**
- **Keine Bahnsteigdächer**
- **Kein Personentunnel**

**Projekt: GLEISUMBAU Feldkirch**

Projektteam: ÖBB PE: Projektgr. Ötztal-Feldkirch (Nahverkehr Salzburg)

Kosten: 45 Mio. EUR (ÖBB), 4 Mio. EUR (Land Vorarlberg)

Zeitplan: bis Sommer 2002: Planungsphase

Herbst 2002: Einreichung

2003: Bauverhandlung

2004-2007 Bauphase

Bauumfang: Gleisbereich

- neue Gleise, Weichenanlagen, Sicherungsanlagen usw.

Kundenbezogene Maßnahmen

- **Aufzug** im Aufnahmegebäude
- **Personentunnel**
- **Hebung der 2 Mittelbahnsteige**
- **Aufzüge zu den 2 Mittelbahnsteigen**
- **Neue Bahnsteigdächer**

---

**Juli 2000** **Baubeginn Autoverladestelle**


---

Abseits des Aufnahmegebäudes, neben dem bestehenden Gütermagazin, wird die Auffahrt für die Verladung der Autos verbreitert und die Freiladerampe eingehaust. Der Wartebereich, an dem eine WC-Einheit angeschlossen ist, wird als Glas-Aluminium Konstruktion ausgeführt. Die neue Stahldachkonstruktion soll künftig eine geschützte Abfertigung der zahlreichen Reisenden gewährleisten.

**8. August 2000** **2. Baubescheid** (Teilbescheid: Aufnahmegebäude neu)

---

Schlussendlich wird am 8. August 2000 die Eisenbahnrechtliche Bewilligung für das Aufnahmegebäude (Austauschpläne) mit Bescheid Zl.lb-612-140/99 erteilt.<sup>113</sup>

**Dezember 2000** **Bauende Autoverladestelle**


---

**19. Februar 2001** **Baubeginn / Spatenstich** (nach der Ski-WM in St. Anton)

---

**März 2001** **RIEGLER & RIEWE erhalten Reisezentrum-Auftrag**


---

**Juni 2001** **Vorarlberg-Besuch der Infrastrukturministerin Forstinger**


---

Zu Besuch in Vorarlberg verspricht die Infrastrukturministerin Monika Forstinger einen behindertengerechten Ausbau des Feldkircher Bahnhofs. Die gesamten Gleisbaumaßnahmen sollen erst zwischen 2007 und 2011 realisiert werden.

**Sommer 2001** **Gleichenfeier Aufnahmegebäude**


---

**September 2001** **Inbetriebnahme Reisezentrum/WC-Anlage** (Teilbetrieb)

---

**18. Dezember 2001** **Inbetriebnahme des neuen Aufnahmegebäudes** (Vollbetrieb)

---

**31. Dezember 2001** **Bauende Aufnahmegebäude** (lt. Schlussrechnung)

---

**bis März 2002** **Fertigstellungsarbeiten**


---

<sup>113</sup> Vgl. Zechner: Technischer Bericht – Umbau Bhf Feldkirch, 2000, S. 1.

---

**20. Juni 2002****Reichhold und Rein unterzeichnen Finanzierungsvertrag**

---

Infrastrukturminister Mathias Reichhold und Verkehrslandesrat Manfred Rein unterzeichnen am 20. Juni 2002 im Bregenzer Landhaus eine Finanzierungsvereinbarung für den zweiten Bauabschnitt des Feldkircher Bahnhofs. Vorgesehen ist zum einen die weitgehende Erneuerung der Gleisanlagen, zum anderen werden die Bahnsteige umgebaut und mit behindertengerechten Zugängen ausgestattet. Die Bahnsteigkantenhöhe wird dabei von 38 auf 55 Zentimeter angehoben, sodass beim Einsatz moderner Niederflurwägen ein praktisch stufenloses Ein- und Aussteigen ermöglicht wird.

**Sommer 2002****Städtebaulicher Wettbewerb**

---

Derzeit wird auf Initiative der ÖBB und der Stadt Feldkirch ein städtebaulicher Ideenwettbewerb für das Bahnhofsareal durchgeführt. Dabei sollen der Bahnhofsvorplatz, das Stellwerk, die technischen Räume der Dienstleitung, die Sicherungsanlagen, der Quertrakt mit den Bahnhofseinrichtungen, sowie das veraltete Bahnhofsrestaurant umgestaltet werden.

**1.4.2 Projektphasen**

Die einzelnen Phasen des Projektmanagements sind unter *Das Programm Bahnhofsoffensive: Punkt 1.5.2 – Projektphasen* (Seite 44) beschrieben.

In der Folge werden die drei Bauabschnitte erläutert:

- **Bauabschnitt 1: Personenkassen**

Der Betrieb der ursprünglichen Personenkassen wurde so lang wie möglich aufrecht erhalten. Am 19. Februar 2001 erfolgte dann der Spatenstich zu den Umbauarbeiten. Dabei wurde ein ebenerdiger Gebäudeteil abgebrochen und neu errichtet.

Die Architekten RIEGLER & RIEWE erhielten erst im März 2001 den Auftrag innerhalb von nur 3 Monaten das neue Reisezentrum zu entwickeln. Dieser Bauabschnitt konnte termingerecht fertiggestellt werden: das neue Reisezentrum wurde im September 2001 in Betrieb genommen. Im Hinblick auf die noch zu bauenden Reisezentren wird dieser Prototyp jetzt getestet, weiterentwickelt und vorhandene Mängel behoben.

---

- **Bauabschnitt 2: Unterfangung der Fassade**

Unter Verwendung eines Zwischenlagers wurde hier mittels Kleinbagger eine 7-8 m tiefe Grube ausgehoben und die Fassade komplett unterfangen. Diese Baumaßnahmen erwiesen sich als sehr schwierig, da der Bahnhofsbetrieb während der gesamten Bautätigkeit aufrechterhalten bleiben musste und ständige Kundenströme vorhanden waren. Feldkirch war nämlich damals ein Verschiebebahnhof, bei dem alle Gleise belegt waren und das Hausbahnsteiggleis noch zum Zusammenstellen der Güterzüge benötigt wurde. Mittlerweile hat Wolfurt den Bahnhof Feldkirch als Hauptgüterumschlagplatz abgelöst.

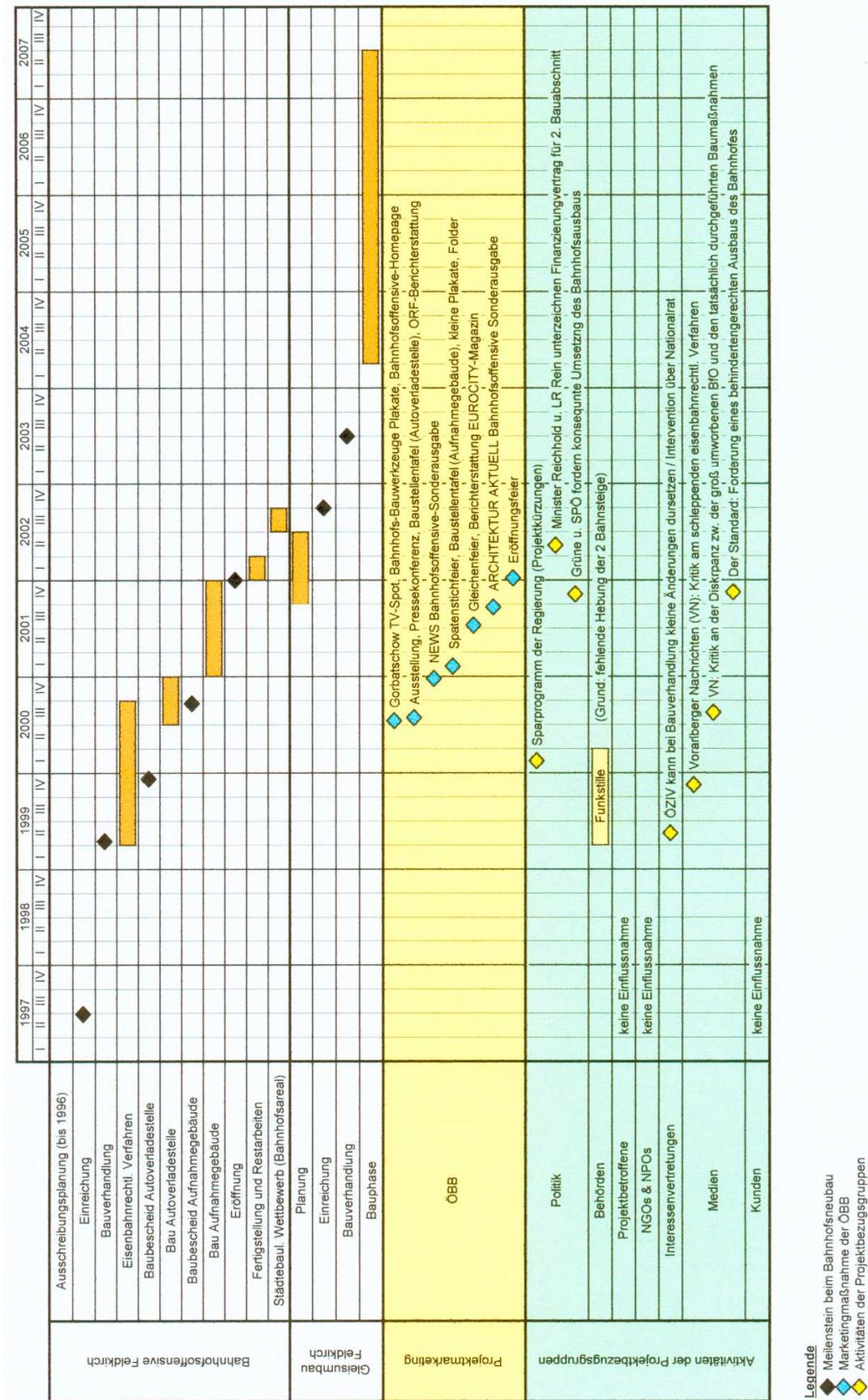
- **Bauabschnitt 3: Aufnahmegebäude**

In diesem Abschnitt wurde einerseits die Fassade saniert (Vordach und Oberlicht aus Sicherheitsglas) und andererseits die komplette Halle neu gestaltet. Im rechten Hallenteil entstand die neue Geschäftszone mit einer offenen Bäckerei, einer Trafik und einem Kiosk. Ferner errichtete man eine öffentliche WC-Einheit, einen Liftschacht, sowie einen neuen Niederspannungsraum. Die zwei zuletzt erwähnten Bauteile wurden allerdings nicht maschinell bestückt. Der Aufzugsschacht erhielt weiters eine provisorische Tür als hallenseitige Verkleidung.

Hinsichtlich des noch zu errichtenden Personentunnels (Folgeprojekt) traf man folgende Vorbereitungsmaßnahmen:

- Die Treppe (Abgang zum Personentunnel) wurde neu gebaut, da eine Auflage der Behörde das Einziehen eines Zwischenpodestes vorsah.
- Der bestehende Personentunnel wurde teilweise abgetragen und so hergestellt, dass er auf das zukünftige Tunnelprofil abgestimmt ist. Die 2 Gestaltungsmöglichkeiten für den neuen Personentunnel waren ihn über die ganze Länge auf 8 m aufzuweiten (mit einer täglichen Reisendenfrequenz von 8.500 Personen kann Feldkirch als Strategie 1 Bahnhof gestaltet werden) oder ihn gleich zu lassen und unter 45° anzupassen (lt. CD-Manual ist ein 5 m breiter Tunnel für Kategorie 2 Bahnhof ausreichend).

In **Tabelle 3** (Siehe Seite 89) sind die Projektphasen und die Aktivitäten der Projektbezugsgruppen ersichtlich.



Legende  
 ◆ Meilenstein beim Bahnhofsneubau  
 ◆ Marketingmaßnahme der ÖBB  
 ◆ Aktivitäten der Projektbezugsgruppen

Tabelle 3 Bahnhof Feldkirch: Projektphasen und Chronologie der gesetzten Aktivitäten

### 1.4.3 Technischer Bericht<sup>114</sup>

- **Aufnahmegebäude**

Die Zugangssituation vom Vorplatz und vom Hausbahnsteig wird durch den Einbau von automatischen Türen verbessert. Der bestehende Zugang zum Personentunnel über eine feste Stiege durch einen hydraulischen Aufzug (20 Personen, 1.500 kg) ergänzt und dadurch komfortabler und behindertengerecht. Das Vordach über dem Vorplatz wird durch eine mit Sicherheitsglas gedeckte Stahlkonstruktion ersetzt.

Im Bereich der Halle werden zusammengehörige Funktionsgruppen gebündelt, sodass auf der rechten Hallenseite kommerzielle Nutzungen zusammengefasst werden und eine Geschäftszone mit verschiedenen Läden und dem Bahnhofsrestaurant entsteht. Auf der linken Hallenseite befindet sich der Bereich des Personenverkehrs mit einem Kundenzentrum mit offenen Schaltern, Gepäcklager, sowie den notwendigen Nebenräumen. Der bestehende eingeschossige Bauteil in diesem Bereich wird aufgrund des schlechten Bauzustandes abgebrochen und durch einen Neubau ersetzt, der in Stahlbetonmassivbauweise ausgeführt wird. Das Flachdach ist als Umkehrdach projektiert. Ein Oberlicht aus Metallprofilen mit Sonnenschutzverglasung aus Sicherheitsglas verbessert die Belichtung im Wartebereich.

Die Portale zur Halle werden einheitlich laut CD-Manual gestaltet. Über einer 240 cm hohen Glasfront verläuft ein rotes U-Profil mit darüberliegendem hinterleuchtetem Infoband, auf dem die Piktogramme situiert werden. Darüber befindet sich eine mit farbigem Glas verkleidete werbefreie Zone. Der verbleibende Wandbereich kann für großformatige Werbeflächen verwendet werden.

Ein Bankomat, ein Automatenblock für Großautomaten und Telefonzellen werden in der Verbindungspassage zum Bahnhofsrestaurant situiert. Der ÖBB-Infopunkt samt Fahrkartenautomat befindet sich auf der eingangsseitigen Hallenstirnseite. 50 Schließfächer werden am Hausbahnsteig aufgestellt. Der Bodenbelag im Bereich der Halle wird durch einen Belag mit großformatigen Steinzeugfliesen ersetzt.

- **Personentunnel**

Die bestehenden Bahnsteigzugänge Richtung Bludenz werden abgebrochen und durch hydraulische Aufzüge ersetzt (sie werden letztendlich erst im Folgeprojekt realisiert). Die Kabinen mit einem Fassungsvermögen von 20 Personen (1.500 kg) werden als Durchlader

---

<sup>114</sup> Vgl. Zechner: Technischer Bericht – Umbau Bhf Feldkirch, 2000, S. 2 f.

ausgebildet. Die Aufzugseinhausung erfolgt durch eine punktgelagerte Verglasung aus Sicherheitsglas auf einer Stahlskelettkonstruktion.

Unter dem Hausbahnsteig wird eine öffentliche WC-Anlage errichtet (im neuen Bahnhofsoffensive-Projekt wurde sie in das EG, in den Bereich der ursprünglichen Gepäcksaufgabe verlegt). Sie ist mit 3 WC-Zellen für Herren samt Pissoir sowie 5 WC-Zellen für Damen und einem Reinigungsraum ausgestattet, wobei je eine Einheit behindertengerecht ausgebildet ist. Die mechanische Be- und Entlüftung erfolgt über das Dach.

Die Ausstattung des Tunnels wird auf Corporate Design Niveau gebracht. Boden- und Wandbeläge, sowie die Beleuchtung werden erneuert, der Tunnel wird einseitig mit Wandvitruinen ausgestattet. Die Treppen erhalten neue Gehbeläge, seitliche Schmutzrinnen, neue Handläufe aus Nirostarohr sowie eine verglaste Einhausung aus punktgelagerter Verglasung aus Sicherheitsglas auf einer Stahlunterkonstruktion.

- **Bahnsteig**

Das bestehende Bahnsteigdach muss im Bereich der Aufzüge erhöht werden, um genügend Platz für die Überfahrt zu schaffen. Zu diesem Zweck wird im Bereich der Tunnelaufgänge ein Oberlicht eingefügt. Diese Maßnahme verbessert zudem die natürliche Belichtung dieser Zone. Die Konstruktion besteht aus Metallprofilen, die mit Polycarbonatplatten bzw. mit Sicherheitsglas verkleidet werden.

Die Ausstattung der Bahnsteige erfolgt lt. CD-Manual mit Wartekojen und Infopunkten. Die bestehenden Dächer werden saniert, d.h. sie erhalten eine neue Farbgebung, Beleuchtung und soweit notwendig eine neue Kabelführung.

Im Bereich der Autoverladung für „Auto im Reisezug“ wird ein ca. 24 m langes und 7 m breites Bahnsteigdach errichtet, das als Witterungsschutz für die Abfertigung dient. Es handelt sich um eine Stahlskelettkonstruktion mit Profilblechdeckung lt. CD-Manual.

Zwei Achsen der bestehenden Hallenkonstruktion im Bereich Frachtenmagazin werden zu einem Wartebereich umgebaut. Eine Metall-Pfosten-Riegelfassade mit Isolierverglasung gewährleistet den Witterungsschutz.

#### **1.4.4 Lageplan**

Es ist kein Lageplan für das Feldkircher Projekt vorhanden, da hier keine Erweiterung der Anlage, sondern nur ein Innenumbau durchgeführt wurde. Auf folgendem Übersichtsplan sind die Bauschnittlinien ersichtlich (Siehe **Abbildung 12**, Seite 92).

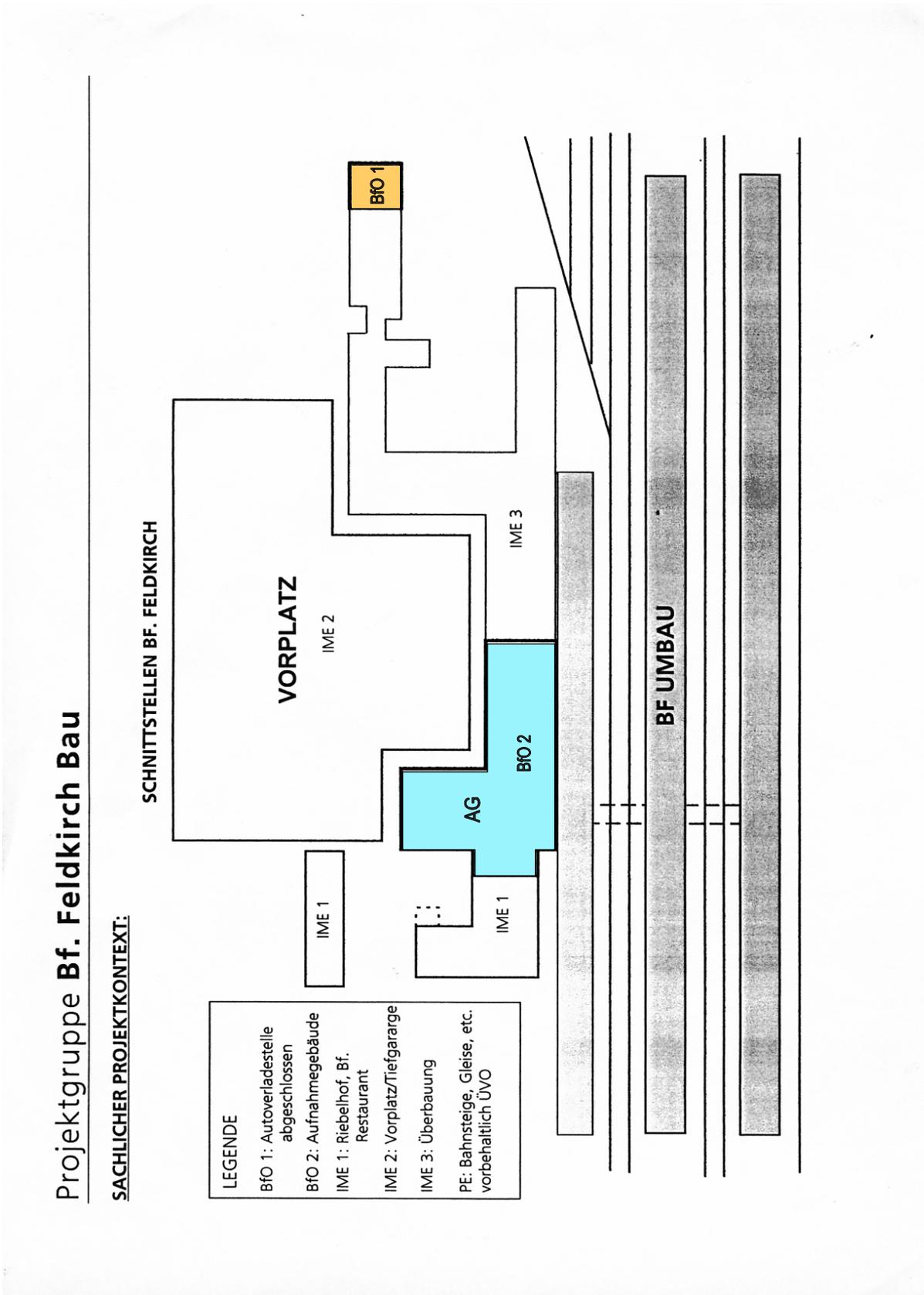


Abbildung 12 Übersichtsplan des Bahnhofs Feldkirch

## 2 Projektumfeldanalyse

### 2.1 Projektbeteiligte

- **Bauherr**

ÖBB – Österreichische Bundesbahnen

In Feldkirch waren folgende Personen die Hauptakteure bei den ÖBB:

ÖBB Generaldirektor	Dipl. Ing. Dr. <b>Helmut Draxler</b> (1993-2001) Dipl. -Betriebswirt <b>Rüdiger vorm Walde</b> (seit 2001)
Leiter der Bahnhofsoffensive	<b>Jochen Seibert</b> (1997-1999) Dipl. Ing. <b>Norbert Steiner</b> (seit 1999)
Projektleiter	Ing. <b>Martin Reiter</b> (ÖBB GB Planung & Engineering)

Der ÖBB Geschäftsbereich Planung & Engineering fungiert als Koordinator der Schieneninfrastruktur-Investitionen und erbringt die Projekt-Managementleistung im Rahmen von Infrastrukturprojekten.

- **Planer**

Bahnhofsumbau Planung	<b>Zechner &amp; Zechner Architekten</b> <b>Design Cooperative Bahn</b> , Mag. Arch. Harald Wallner
Reisezentrum Planung	<b>Riegler &amp; Riewe Architekten</b> , Ziviltechniker GmbH
Haustechnik	<b>Büro Moser</b> (Ing. Moser)
Elektroplanung	<b>Büro Moser</b> (Ing. Hiebeler)
Erdung / Blitzschutz	<b>E-RL West</b> (Ing. Spiss)
Örtliche Bauaufsicht	<b>Schatzmann Ingenieure</b> (Ing. Ebenhoch)

- **Ausführende Firmen**

Generalunternehmer Hochbau	<b>Swietelsky</b> (Generalunternehmerausschreibung)
Heiz-, Klima- und Lüftungssysteme	<b>Lukas</b>
Erdung / Blitzschutz	<b>Blitzschutz</b>
Automat. Zugzielanzeige (AZA)	<b>ASCOM</b>
Einrichtung	<b>ÖBB Werke Wörth Kiechl &amp; Hagleitner Späti</b>
ÖBB Symbol Zierlichte Reisezentrum	<b>Kothgassner</b>
Schließanlage	<b>Klien</b>
Anstrich Hauptbahnsteig-Dach	<b>ÖBB GS Bludenz</b>
Siebdruck	<b>ÖBB GS Innsbruck</b>
Uhren	<b>Schauer</b>
Alarmanlage Reisezentrum	<b>NST</b>

- **Sonstige Projektbeteiligte**

SCHIG – Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH

Die SCHIG ist eine reine Finanzierungsgesellschaft. Sie hat die bereitgestellten Finanzmittel rigoros kontrolliert.

## 2.2 Politik

- **Bundespolitik**

Im Zuge der Regierungsumbildung im Februar 2000, löste Infrastrukturminister Michael Schmid (FPÖ) Verkehrsminister Caspar Einem (SPÖ) als Entscheidungsträger in Sachen Bahnhofsoffensive ab. Als das Sparprogramm der neuen Regierung dann die Reduktion der Finanzmittel für die Bahnhofsoffensive von 596 Mio. auf 218 Mio. EUR vorsah, revidierten die ÖBB ihre Bahnprojekte.

Auch der Bahnhof Feldkirch war von den Kürzungen betroffen:

- Im Aufnahmegebäude blieben sowohl die Gastwirtschaftsadaptierung als auch die ursprünglich geplante Bank aus. Weiters wurde der Liftschacht nicht maschinell bestückt.
- Im Gleisbereich sollten sämtliche Baumaßnahmen erst im Folgeprojekt realisiert werden. Dazu gehören die Aufzüge auf den Mittelbahnsteigen, die Bahnsteigdächer, der Personentunnel sowie die Bahnsteighebung.

- **Landespolitik**

Im Zuge der Bahnhofsoffensive Feldkirch war der Vorarlberger Landeshauptmann Herbert Sausgruber (ÖVP) der wichtigste Landespolitiker.

- **Stadt- und Regionalpolitik**

Hier waren Bürgermeister Wilfried Berchtold (ÖVP) und Landesrat Manfred Rein die Hauptakteure.

Die grüne Stadträtin und Landesabgeordnete Sabine Mandak forderte im Jänner 2001 eine konsequente Umsetzung des Bahnhofsbaus, eine Aufstockung der Budgetmittel für den öffentlichen Verkehr, sowie einen Lift und die Erhöhung der Bahnsteige damit der Bahnhof endlich behindertengerecht wird.<sup>115</sup>

Auch der SPÖ Stadtparteivorsitzender Gerhard Kilga kritisierte im November 2001 die Infrastrukturministerin Monika Forstinger da sie im Juni 2001 einen behindertengerechten Ausbau des Feldkircher Bahnhofes versprach, der gesamte Umbau aber erst ab 2007 stattfinden wird.<sup>116</sup>

## 2.3 Behörden

- **Bund**

Der Bund hat seine Kompetenzen hinsichtlich der eisenbahnrechtlichen Bewilligung an das Land Vorarlberg delegiert und daher beim Projekt Feldkirch keine wesentliche Rolle gespielt.

---

<sup>115</sup> Vgl. DIE GRÜNEN FELDKIRCH: Bahnhof Feldkirch. <http://feldkirch.gruene.at/010119pk-wahl.htm>. Stand 04.09.02.

<sup>116</sup> Vgl. SPÖ FELDKIRCH: Bahnhofsumbau. <http://www.spoe-feldkirch.at/27112001bahnhofsumbau.htm>. Stand 04.09.02.

- **Land Vorarlberg**

Das Land Vorarlberg ließ nach der Bauverhandlung im April 1999 die einjährige Frist zur Erteilung des Baubescheids verstreichen, ohne eine Entscheidung zu fällen. Erst danach wurde die offizielle Begründung für diese „Funkstille“ verlautbart: das Bahnhofsoffensive-Projekt beinhalte nicht die ursprünglich geplante Hebung der 2 Mittelbahnsteige und es wurde befürchtet, dass diese auch nicht im Folgeprojekt realisiert werden sollte. Nach der Umstrukturierung der Bahnhofsoffensive (Bahnhofsoffensive 2000 / Norbert Steiner ersetzt Bahnhofsoffensive 97 / Jochen Seibert) waren sowohl die ÖBB als auch das Land Vorarlberg wieder bereit die Verhandlungen aufzunehmen. Schlussendlich konnte man sich auf das nun realisierte Projekt (Siehe Seite 83) einigen. Die eisenbahnrechtliche Bewilligung wurde am 8. August 2000 erteilt.

- **Stadt Feldkirch (Architekturbeirat)**

Das Land Vorarlberg hat die Stadt Feldkirch - mit dem Bürgermeister Wilfried Berchtold (ÖVP), in seiner Vertretung der Stadtbaumeister, sowie den Architekturbeirat der Stadt (Schweizer Architekt Fingerhut und Fr. Schreyek) - in den Entscheidungsfindungsprozess miteinbezogen.

- **Sachverständige**

Das Feldkircher Bahnhofprojekt wurde mit diversen Sachverständigen des Landes abgestimmt. Dazu zählten unter anderem:

- ein Sachverständiger für Hochbau,
- ein Sachverständiger für Brandschutz,
- die IfS-Beratungsstelle „Menschengerechtes Bauen“ (Baumeister Ing. Hermann Mayer): das Institut für Sozialdienste ist eine Verein, der als Informationsstelle für Behörden, Architekten, Firmen oder Private agiert.

## **2.4 Bevölkerung bzw. Projektbetroffene**

Die Feldkircher Bevölkerung hatte keine Einflussnahme auf das Bahnhofsoffensive-Projekt.

## **2.5 NPOs und NGOs**

NGOs und NPOs spielten hier ebenfalls keine Rolle.

## 2.6 Interessensvertretungen

### • Österreichischer Zivil Invaliden Verband (ÖZIV)

Der ÖZIV ist eine österreichweite Interessenvertretung behinderter Menschen. Dieser 1962 gegründete Dachverband rechtlich selbständiger Vereine umfasst einen Landesverband in jedem Bundesland, sowie ca. 70 Bezirksgruppen bzw. Sektionen und zählt heute rund 25.000 Mitglieder. Seine Aufgaben ergeben sich aus dem Artikel 7 der österreichischen Bundesverfassung, in dem seit 1997 festgeschrieben steht, dass kein Mensch aufgrund seiner Behinderung benachteiligt werden darf. Der ÖZIV setzt sich daher dafür ein, dass alle behinderten Menschen ein selbstbestimmtes Leben führen können und für sie ein gleichberechtigter Zugang zu allen Lebensbereichen möglich wird.<sup>117</sup>

Dieser Behindertenverband, sowie die IfS-Beratungsstelle „Menschengerechtes Bauen“ wurden nicht in den Planungsprozess miteingebunden. Sie überprüften die Pläne erst im Zuge der öffentlichen Auflage des Bewilligungsverfahrens. Der ÖZIV konnte dann bei der Bauverhandlung kleine Änderungen durchsetzen. Dabei beschränkte sich der Projektwiderstand auf die Lifte zu den Bahnsteigen und im Aufnahmegebäude, da befürchtet wurde, dass sie nicht wie versprochen im Folgeprojekt realisiert werden. Zuletzt intervenierte dieser Behindertenverband auch über den Nationalrat. Ein richtiger Kontakt zwischen Projektleitung und ÖZIV kam erst in der Phase der Ausführungsplanung zustande. Dabei wurde eine Vielzahl von Forderungen gestellt, insbesondere die Errichtung von:

- Schiebetüren in den WC-Anlagen (wurden aus Kostengründen von der Unternehmensleitung abgelehnt)
- Außenschiebetüren (wurden realisiert)
- Hinweisschilder für Rollstuhlfahrer (wurden realisiert)
- Beseitigung der Schwellen vor den Sanitärräumen (wurde durchgeführt)

## 2.7 Medien und mediale Öffentlichkeit

Beim Projekt Bahnhofsoffensive Feldkirch spielten im Bereich Printmedien die VORARLBERGER NACHRICHTEN und DER STANDARD die wichtigste Rolle.

Eine negative Berichterstattung gab es zunächst bezüglich des Stillstands des Bauprojektes im Zuge des eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahrens. Zu jener Zeit verfügten die Journalisten jedoch nicht über die richtigen Informationen, dass das Land das Projekt blockiert hat.

---

<sup>117</sup> Vgl. ÖZIV: Ziele und Grundsätze. <http://www.oeziv.at>. Stand 10.09.02.

Weitere kritische Meldungen erfolgten, als die Pressestelle der ÖBB im Juli 2000 die mediale Präsenz der Bahnhofsoffensive forcierte. Die Öffentlichkeit sollte dabei über die ersten Bautätigkeiten informiert werden. Da zu diesem Zeitpunkt nur die Autoverladestelle gebaut wurde, kritisierten die Medien die Diskrepanz zwischen der groß umworbenen Bahnhofsoffensive und den tatsächlich durchgeführten Baumaßnahmen.

Zuletzt konnte Hermann Mayer (IfS-Beratungsstelle „Menschengerechtes Bauen“) seine Forderungen hinsichtlich eines behindertengerechten Ausbaues des neuen Bahnhofes mit dem STANDARD publikmachen.<sup>118</sup> Daraufhin war seitens der ÖBB ein aufwendiger Erklärungsbedarf gegenüber den Medien erforderlich, speziell bezüglich des leerstehenden Aufzugschachtes im Aufnahmegebäude, der nur mit einer Tür verkleidet wurde.

Am 16. August 2000 wurde im ORF 2 in der Fernsehsendung „Vorarlberg Heute“ ein Beitrag über den im November beginnenden Umbau des Bahnhofs Feldkirch gezeigt.

## 2.8 Kunden

Mit 8.500 täglichen Kunden zählt der Bahnhof Feldkirch zu den kleineren Kategorie 2-Bahnhöfen der Bahnhofsoffensive. Das Hauptgeschäft ergibt sich hier durch den Umschlag der Schüler. Die Geschäftsflächen wurden weiterhin an bereits vorhandene Kunden über langfristige Verträge verpachtet.

---

<sup>118</sup> Vgl. k. A.: Vorarlberg: Menschengerechter Ausbau in Feldkirch in Planung. <http://derstandard.at/Archiv>. 19.12.01.

### 3 Projektmarketing und Public Affairs Management Aktivitäten

#### 3.1 Monitoring über Meinungsforschungsinstitute (MEDOX – Studie)

Die Firma MEDOX hat im Auftrag der ÖBB-Kommunikationsstelle eine Kundenbefragung und eine Kundenstromanalyse durchgeführt, die den Planern als Orientierungshilfe dienen sollten. Als das Ergebnis dieser Studie bekannt wurde, waren die Planungsarbeiten jedoch zu weit fortgeschritten um dessen Erkenntnisse zu berücksichtigen. Der aktuelle Bahnhofsentwurf entspricht allerdings weitestgehend den postulierten Anforderungen.

#### 3.2 Projektmarketing

Die Bahnhofsoffensive-Programmleitung hat einen Teil des Projektbudgets für Öffentlichkeitsarbeit gewidmet und dem Bereich Kommunikation zur Verfügung gestellt. Dr. Wolf, Leiter der Kommunikation für die Bahnhofsoffensive, setzte dann mit diesem Budget die diversen Marketing-Maßnahmen.

**Zeitpunkt:** Die Projektmarketingmaßnahmen wurden in Feldkirch erst mitten im Projekt gesetzt. Grund hierfür war, dass sich alle anderen Bahnhofsoffensive-Projekte erst in der Planungsphase befanden als der Feldkircher Bahnhof realisiert wurde. Durch diese zeitliche Verschiebung entstand weiters der Eindruck, dass Feldkirch nicht zu diesem Programm gehört.

**Zielgruppe:** Die getätigten Projektmarketingmaßnahmen waren nur auf die unmittelbaren Bahnkunden im Nahverkehr um Feldkirch gerichtet.

**Budget:** Gesamtkosten Öffentlichkeitsarbeit (inkl. MEDOX-Studie) ca. 40.000 EUR  
Anteil am Gesamtbudget 0,8%

Die Projektleitung realisierte spätestens drei Monate nach der Bauverhandlung, dass Probleme zu erwarten sind und kein Baubescheid erteilt wird. Sie betrieb daher keine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit (keine Postwurfsendungen, keine Dokumentation des Baufortschritts durch die Medien...), da bei einer großen Ankündigung des Projektes die Gefahr bestand sich zu blamieren.

### 3.2.1 Kommunikation der Bahnhofsoffensive<sup>119</sup>

Siehe alle unter Punkt 3.2.1 (Seite 62) angeführten Kommunikationsinstrumente.

#### Klassische Werbung

- „Gorbatschow“ TV-Spot [Sommer 2000]
- „Bahnhofs-Bauwerkzeuge“ Plakate [Sommer 2000]
- *Presseaussendungen* [ereignisorientiert]

#### Öffentlichkeitsarbeit

- *Pressekonferenzen / Berichterstattung* [in regelmäßigen Abständen, ereignisorientiert]
- *Berichterstattung im Eurocity Magazin / Quiz* [Eurocity 3/2001]
- *Fernsehen* [Beitrag über den Bahnhof im ORF 2 am 16. August 2000]

#### Multimedia Kommunikation

- *Internet* [ab Sommer 2000]
- *Pressefotos und Foto-CD ROM* [10. März 2002]

#### Lobbyingarbeit

Lobbying wurde vom Programm-Büro initiiert und nur insofern betrieben, dass bestimmte Personen im Ministerium verstärkt betreut wurden, um eine Delegation an das Land Vorarlberg herbeizuführen bzw. zu einer raschen Bauverhandlung zu gelangen.

#### Interne Kommunikation

- *Interne Kommunikation mit E-Mail* [seit August 2001]
- *Intranet* [seit Sommer 2000]
- *Berichterstattung in ÖBB-Mitarbeiterzeitung INSIDER* [seit Sommer 2000]

---

<sup>119</sup> Vgl. Wolf: Kommunikation für die Bahnhofsoffensive, 2002, S 1 ff.

### 3.2.2 Projektbegleitende Kommunikation<sup>120</sup>

Eine genaue Beschreibung ist unter Punkt 3.2.2 (Seite 68) ersichtlich.

#### Klassische Werbung

- *Folder* [Februar 2001]  
Zu Beginn der Bautätigkeiten wurden in den Zügen Folders bezüglich der Behinderung im Aufnahmegebäude aufgelegt.
- *Kleine Plakate* [k. A.]
- *Baustellen-Tafel* [Juli 2000 bzw. Februar 2001]

#### Öffentlichkeitsarbeit

- *Bahnhofsoffensive Publikationen: News und Architektur Aktuell* [Dez. 2000 u. Sept. 2001]
- *Pressekonferenz* [Baubeginn im Juli 2000]

#### Event-Marketing (jeweils mit Bürgermeister Berchtold und Landesrat Manfred Rein)

- *Spatenstichfeier* [19. Februar 2001]
- *Gleichenfeier* [Sommer 2001]
- *Eröffnungsfeier* [18. Dezember 2001]

#### Messen, Ausstellungen und Führungen

- *Ausstellung im Bahnhof Feldkirch* [k. A.]
- *Baustellenführungen für Behindertenvertreter* [im Laufe der Bemusterung]
- *Baustellenführungen für Journalisten* [Begehung in der Rohbauphase]
- *Baustellenführungen für Stadträte*: Besichtigung ihrer Projekte in der Stadt [k. A.]

#### Public Affairs Management

- Informationsgespräche zwischen Projektleiter und dem zuständigen Stadtbaumeister über den Zustand der Baustelle [verschiedene Termine]

---

<sup>120</sup> Vgl. Wolf: Kommunikation für die Bahnhofsoffensive, 2002, S 1 ff.

## **4 Lobbyingaktivitäten der Projektgegner**

Es hat keine Projektgegner gegeben.

## **5 Ergebnisse**

### **5.1 Feedback der Zielgruppen**

#### **5.1.1 Projektbeteiligte**

- **ÖBB**

ÖBB – Entscheidungsträger (ÖBB-Vorstand und Programmaufsichtsrat)

Die ÖBB sind als Projektbetreiber naturgemäß an der erfolgreichen Abwicklung ihres Bauvorhabens interessiert. Im Zuge des Budgetsparkurses musste die Programmleitung dennoch die Bahnhofsoffensive Feldkirch revidieren und Kürzungen unterziehen.

ÖBB – Projektleitung Feldkirch

Obwohl die örtliche Projektleitung keinerlei Einfluss auf die Höhe der zugeteilten Mittel gehabt hat, wurde sie letztlich für die nicht erfolgte Bahnsteighebung und die fehlenden Aufzüge verantwortlich gemacht.

ÖBB – Mitarbeiter in Feldkirch

Die ÖBB-Bediensteten in Feldkirch wurden mit dem neuen Reisezentrum „zwangsbeglückt“. Es handelt sich hierbei noch um einen absoluten Prototyp, da die Architekten nur über eine dreimonatige Entwicklungszeit (März - Mai 2001) verfügten und wegen des Übersiedlungstermins im September auch kein ausreichender Testbetrieb stattfinden konnte.

Bis September 2002 sollen nun Adaptierungsarbeiten am Reisezentrum durchgeführt werden, sodass die Schalter sowohl für die Bediensteten als auch für die Kunden besser gestaltet werden. Da diese Folgemaßnahmen nicht im ursprünglich zugeteilten Budget vorgesehen waren, hatten sich zunächst Verzögerungen wegen der fehlenden Finanzierungszusage ergeben.

- **Planer und ausführende Firmen**

Diese Projektbeteiligten sind dem Bauvorhaben aus Eigeninteresse natürlich positiv gegenüber gestanden.

- **Sonstige Beteiligte**

Die SCHIG hat sich neutral verhalten.

### 5.1.2 Politik

- **Bundespolitik**

Die sukzessiven Infrastrukturminister Michael Schmid und Monika Forstinger sind der Bahnhofsoffensive grundsätzlich positiv gegenüber gestanden. Aus Gründen des Budgetsparkurses wurden Feldkirch jedoch nur die Finanzmittel für eine Generalsanierung des Bahnhofsgebäudes übertragen. Der gesamte Bahnhof sollte erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden. Mit der Finanzierungszusage von Mathias Reichhold im Juni 2002 ist nun auch dieses Folgeprojekt gesichert.

- **Landespolitik**

Der Vorarlberger Landeshauptmann Herbert Sausgruber und der Landesrat Manfred Rein (beide ÖVP) sind der Bahnhofsoffensive Feldkirch grundsätzlich positiv gegenüber gestanden, haben jedoch stets versucht die Realisierung des gesamten Projekts inklusive Bahnsteighebung und Aufzüge zu forcieren. Nach Verstreichen der einjährigen Frist zur Erteilung des Baubescheides haben sie jedoch eingesehen, dass die notwendigen Finanzmittel zunächst fehlen. Man konnte sich schlussendlich auf das nun realisierte Projekt einigen. Mit dem Bau der Folgeprojektes sollte 2004 begonnen werden.

- **Stadt- und Regionalpolitik**

Bürgermeister Wilfried Berchtold (ÖVP) ist dem Bahnhofsoffensive-Programm während den Medienveranstaltungen sehr positiv gegenüber gestanden, hat jedoch danach immer wieder Kritik geübt. Insgesamt gab es einen guten Kontakt mit der Stadt.

In Feldkirch kritisierten die Grünen und die SPÖ das Nichtzustandekommen des gesamten Projektes und machten ÖVP und FPÖ dafür verantwortlich.

### 5.1.3 Behörden

- **Land**

Siehe Punkt 5.1 – Politik: Landespolitik (Seite 103).

- **Architekturbeirat der Stadt Feldkirch**

Der Architekturbeirat hat sich neutral gegenüber dem Bahnhofsprojekt verhalten. Maßgebend für die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Feldkirch und den ÖBB war die bereits im Planungsstadium erfolgte Projektabstimmung mit der Stadt.

Die ÖBB berücksichtigte eine Anregung der Stadt Feldkirch betreffend der Liftanlage: diese – ursprünglich in der Hallenmitte geplant – wurde seitlich errichtet, um die Durchsicht auf den

Bahnsteig zu gewährleisten. Zuletzt sind Stimmen laut geworden, dass der Lift doch in die Hallenmitte positioniert hätte werden sollen.

#### **5.1.4 Bevölkerung bzw. Projektbetroffene**

Die Bevölkerung der Stadt Feldkirch hat sich neutral gegenüber dem Bahnstufenprojekt verhalten.

#### **5.1.5 NPOs und NGOs**

NGOs und NPOs haben sich bezüglich des Hauptbahnhofs Feldkirch nicht zu Wort gemeldet. Es ist daher anzunehmen, dass sie dem Projekt positiv gegenüber stehen.

#### **5.1.6 Interessensvertretungen**

Der ÖZIV und insbesondere Ing. Mayer (IfS-Beratungsstelle „Menschengerechtes Bauen“) haben die geplanten bzw. getätigten Maßnahmen hinsichtlich eines behindertengerechten Ausbaus des Bahnhofs als unzureichend empfunden und das Projekt stark kritisiert. In der Folge wurde das Projekt verstärkt mit diesen Behindertenverbänden abgestimmt, sodass das Projekt zu einem erfolgreichen Ende gebracht werden konnte. Rückblickend ist festzustellen, dass eine frühere Einbindung dieser Interessensvertretungen von großem Vorteil gewesen wäre.

#### **5.1.7 Medien und mediale Öffentlichkeit**

Die Medien haben sich durch eine neutrale bis negative Haltung gegenüber dem Bahnstufenprojekt ausgezeichnet:

- Neutrale Berichterstattung über die Spatenstichfeier, die Gleichenfeier und die Eröffnung in den VORARLBERGER NACHRICHTEN.
- Negative Berichte über die fehlende Bahnsteighebung und Aufzüge bzw. nicht behindertengerechter Ausbau des Bahnhofs (DER STANDARD und VORARLBERGER NACHRICHTEN).

### 5.1.8 Kunden

Die Kunden haben mit der Ausnahme der zwei folgenden Kritikpunkte das Bahnhofprojekt gut angenommen:

- **Automatische Zugzielanzeige (AZA):** Im Zuge der Baumaßnahmen sah eine Projektänderung vor, die bereits vorhandenen Monitore durch eine große AZA zu ergänzen. Da die gelieferte Anzeigetafel jedoch zu klein und dadurch kaum lesbar war, wurde dann bei der Fa. ASCOM die nächstgrößere AZA bestellt. Hierbei handelt es sich allerdings noch um einen absoluten Prototypen, sodass sich Produktionsschwierigkeiten ergeben haben und bis Juli 2002 noch keine Lieferung erfolgt ist.
- **Situation Warten:** Obwohl die Unternehmensleitung ursprünglich keine Mittel für Stehhilfen und Sitzmöglichkeiten vorgesehen hatte, wurden sie letztlich doch noch nachbestellt (20 Stk. zu je 500 EUR). Seit September wird somit ca. 30 Personen ein bequemes Verweilen in der nicht-beheizten Eingangshalle ermöglicht.

## **5.2 Analyse des Erfolges oder Misserfolges der gesetzten Aktivitäten**

Obwohl der neue Bahnhof Feldkirch als erstes Bahnhofsoffensive-Projekt fertiggestellt wurde, kann man hier nur von einem Teilerfolg sprechen. Die Gründe hierfür sind:

### **1. Der Projektumfang**

Der Bauauftrag wurde von der Projektleitung inhaltlich und termingerecht erfüllt. Trotzdem entspricht der Bahnhof Feldkirch nicht der von den ÖBB umworbene Vision „Bahnhof der Zukunft“, da hier nur eine Generalsanierung stattgefunden hat. Die Zugänge wurden beispielsweise nicht verbessert.

### **2. Die fehlende Durchführung der Gleisbauarbeiten**

Sie erfolgen wegen der hohen Kosten erst im Folgeprojekt zwischen 2004 und 2007.

### **3. Die Fähigkeit bzw. der Wille zur Kommunikation aller Parteien**

Einer der Hauptgründe für die erfolgreiche Fertigstellung des Bauvorhabens war die gute Zusammenarbeit zwischen den ÖBB und der Stadt Feldkirch, die bereits im Planungsprozess mit einbezogen wurde.

Behindertenverbände wurden während der Planung nicht herangezogen. Sie protestierten nach der Bauverhandlung vehement gegen den geplanten Entwurf und wurden ferner durch lokale Medien unterstützt. Ihre Hauptkritikpunkte wurden schließlich in der Ausführungsphase berücksichtigt. Eine frühere Einbindung dieser Bezugsgruppen wäre von großem Vorteil gewesen.

### **4. Das unpassende Bahnhofsoffensive-Marketingkonzept**

Da dieser Bahnhof nicht dem Image der in den Medien umworbene Bahnhofsoffensive entsprochen hat, wurde es von den Medien stark kritisiert. Um weiteres Aufsehen zu vermeiden, wurden dann nur mehr die notwendigsten Marketingmaßnahmen bzw. Public Affairs Management Aktivitäten durchgeführt. Rückblickend ist festzustellen, dass die ÖBB entweder dieses Bauvorhaben nicht im Rahmen der BfO oder aber das gesamte Projekte hätten realisieren sollen.

### **5. Die Probleme beim internen Marketing des Projektes**

Sie führten zur Umstrukturierung der Bahnhofsoffensive.

**TEIL III BAHNHOF LINZ**



**Abbildung 13** Computersimulation des Bahnhofs Linz

## 1 Objektbeschreibung

### 1.1 Daten

<b>Lage</b>	Linz / Oberösterreich
<b>Eigentümer</b>	ÖBB
<b>Bauherr</b>	ÖBB
<b>Kosten</b> (genehmigte Investitionsmittel)	
ÖBB-Infrastruktur	
Reiner Bundesanteil (SCHIG)	17,88 Mio. € (246 Mio. ATS)
ÖBB Eigenleistungen	3,63 Mio. € ( 50 Mio. ATS)
ÖBB-Absatz (von SCHIG vorfinanziert)	18,48 Mio. € (255 Mio. ATS)
NAVEG Kostenbeitrag (von SCHIG vorfinanziert)	5,50 Mio. € ( 75 Mio. ATS)
Gesamtkosten	45,49 Mio. € (626 Mio. ATS)
<b>Reisendenfrequenz, Werktag</b>	31.000
<b>Chronologie</b>	
Projektidee/Planungsbeginn	2000
Bauverhandlung	2002
Baubescheid	September 2002
<b>Neubau Hauptbahnhof Linz/ Neubau ÖBB-Turm; Gesamtfertigstellung (Park, LILO)</b>	
Baubeginn	2002/2004
Bauende	2004/2006
Bauzeit	2 Jahre
<b>Baumassen</b>	
Bruttogeschossfläche:	20.190 m <sup>2</sup>
Umbauter Raum:	135.400 m <sup>3</sup>
Betonmenge:	15.000 m <sup>3</sup>
Stahl:	1.600 to
Baugrubentiefe:	ca. 12 m
Pfähle:	5.000 m

## 1.2 Lage

Siehe *Das Programm Bahnhofsoffensive*: Punkt 1.2 – Lage (Seite 24).

## 1.3 Notwendigkeit des Projektes

Siehe *Das Programm Bahnhofsoffensive*: Punkt 1.3 – Sinn und Zweck (Seite 24).

## 1.4 Projektbeschreibung

### 1.4.1 Chronologie<sup>121</sup>

<b>1858</b>	<b>Fertigstellung des ersten Linzer Hauptbahnhofes</b>
<b>1936</b>	<b>Um- und Neugestaltung des gesamten Bahnhofs</b>
<b>1944-1945</b>	<b>Linzer Bahnhof wird im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt</b>
<b>1946-1949</b>	<b>Wiederaufbau durch Architekt Wilhelm (Vorkriegsbestand)</b>
<b>Juli 1997</b>	<b>Städtebaulicher Ideenwettbewerb: Sieger Neumann &amp; Steiner</b>
<p>Im Juli 1997 wird auf Initiative der Stadt Linz, der ÖBB und der Raiffeisenlandesbank Oberösterreich (RLB OÖ) ein städtebaulicher Ideenwettbewerb für das gesamte Areal rund um den Hauptbahnhof Linz durchgeführt. Auf dessen Grundlage werden die Größenordnung, die Bebauungsdichte und die Baumassen für alle geplanten Objekte festgelegt. Das Schwergewicht liegt in der Planung eines neuen Landesdienstleistungszentrums für das Land OÖ unter Einbeziehung des vorhandenen Bahnhofes. Als Sieger gehen die Architekten NEUMANN &amp; STEINER hervor. Das Projekt sieht vor, das vorhandene alte Bahnhofsgebäude zum Großteil zu erhalten und mit einem modernen Vorbau in Richtung Vorplatz zu ergänzen. Die vorhandene Struktur der Gänge und die Lage der Abfahrtshalle sollten unverändert bleiben.</p>	
<b>Mai 1998</b>	<b>Strukturkonzept und Vorentwurf für den Hauptbahnhof Linz</b>

<sup>121</sup> Vgl. ÖBB, NAVEG, RLB: Projekte – Linz Hauptbahnhof – Chronologie. <http://drehscheibe-linz.at>. Stand 04.10.02.

---

Im Mai 1998 beauftragen die ÖBB das Architektenteam NEUMANN & STEINER, ein Strukturkonzept und einen Vorentwurf für den Hauptbahnhof Linz zu entwickeln.

---

**September 1998      ÖBB genehmigt Investitionsmittel**

---

Im September 1998 genehmigt der ÖBB-Aufsichtsrat Investitionsmittel für den Um- und Neubau des Hauptbahnhofes Linz in der Höhe von 47,3 Mio. EUR (650 Mio. ATS).<sup>122</sup>

---

**Ende 1998                      2. Wettbewerb (EU-weites Verhandlungsverfahren)**

---

Ende 1998 beschließen die ÖBB ein EU-weites Verhandlungsverfahren einzuleiten, um nach allen vorgeschriebenen Regeln und Gesetzen, sowohl den besten Architekten als auch den vorteilhaftesten Generalplaner zu bestimmen. Den Zuschlag für die Generalplanung erhält eine Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus VAMED und REAL TREUHAND. Hinsichtlich der Architektur, gewinnen neuerlich NEUMANN & STEINER.

---

**Juli 1999                      Zwei-Architekten-Wettbewerb (Neumann & Steiner bzw. Holzbauer)**

---

Im Juli 1999 beauftragen die ÖBB ihren Generalplaner REAL TREUHAND IMMOBILIEN & VAMED, eine Plausibilitätsprüfung der Vorentwurfsplanung durchzuführen. Das Ergebnis ist eine Empfehlung, eine Optimierung des Projektes aus technischer und wirtschaftlicher Sicht durchzuführen, um die Höhe der Investitionsmittel einhalten zu können. Dem Büro NEUMANN & STEINER wird die Möglichkeit eingeräumt, Verbesserungen vorzunehmen; das Büro HOLZBAUER wird eingeladen, ein alternatives Konzept zu entwickeln.

---

**Dezember 1999              Gestaltungsbeirat der ÖBB stimmt für Holzbauer-Entwurf**

---

Der Gestaltungsbeirat der ÖBB – bestehend aus den Architekten Hermann Czech, Klaus Kada und Johannes Spalt – spricht sich für die Weiterbearbeitung durch das Architekturbüro HOLZBAUER aus. Das Projekt sieht den kompletten Neubau des Hauptbahnhofes vor, wobei eine funktionelle Optimierung aller Gebäudeteile realisiert werden soll. Die neue unterirdische Straßenbahnhaltestelle wird in das Gesamtgefüge des Bahnhofes integriert.

---

**Jan. – Okt. 2000              Gestaltungsbeirat der Stadt empfiehlt Umplanungen**

---

Die Stadt Linz nimmt den Architektenwechsel zum Anlass, das Bahnhofprojekt vom Gestaltungsbeirat der Stadt genehmigen zu lassen. Der Gestaltungsbeirat akzeptiert den Bahnhofsneubau, empfiehlt allerdings ein anderes Bahnhofsdach und eine Umplanung des neuen (an den Hauptbahnhof angrenzenden) ÖBB-Bürohauses. In der Folge wird dieses

---

<sup>122</sup> Vgl. k.A.: Grünes Licht für neuen Bahnhof in Linz. <http://www.kurier.at>. 12.09.98.

---

Bürohaus auf Wunsch des Gestaltungsbeirates mehrmals umgeplant. Schließlich wird auch der Forderung zahlreicher Linzer BürgerInnen, den Bahnhofspark zu erhalten, entsprochen.

---

### **1. Februar 2001      Eröffnung des neu errichteten Parkdecks**

---

Am 1. Februar 2001 wird hinter der Post das neu errichtete Parkdeck mit 344 PKW-Stellplätzen, insbesondere für Bahnkunden, eröffnet.

---

### **Mai 2001                      Ministerin Forstinger genehmigt Budgetmittel für Linz**

---

Die für die ÖBB-Infrastruktur zuständige Bundesministerin Monika Forstinger, genehmigt die notwendigen Budgetmittel für das Projekt Bahnhofsoffensivem Linz.

---

### **26. Februar 2002      Spatenstich zur Neugestaltung des Hauptbahnhofs Linz**

---

Am 26. Februar 2002 findet unter prominenter Beteiligung der feierliche Spatenstich zur Neugestaltung des Hauptbahnhofs Linz statt. Damit erfolgt der Startschuss für den Neubau einer Verkehrsdrehscheibe, die einen attraktiven und serviceorientierten Zugang zur Schiene in der Oberösterreichischen Landeshauptstadt bieten wird.

#### **1.4.2      Projektphasen**

Die einzelnen Phasen des Projektmanagements sind unter Punkt 1.5.2 (Seite 44) beschrieben.

In **Tabelle 4** (Siehe Seite 112) sind die Projektphasen bzw. die Aktivitäten der Projektbezugsgruppen ersichtlich.

		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
		I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Bahnhofsoffensive Linz	Städtebau Ideenwettbewerb	■											
	EU-weiter Wettbewerb		■										
	Zwei-Architekten-Wettbewerb			■									
	Genehmigungs- u. Ausschreibungsplanung				■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Genehmigungsverfahren					■	■	■	■	■	■	■	■
	Spatenstich							■	■	■	■	■	■
Bahnhofsoffensive Linz	Abbruch- und Aushubarbeiten												
	Baubescheid Aufnahmegebäude												
Bahnhofsoffensive Linz	Bau Aufnahmegebäude												
	Bau LILO u. Bahnhofspark-Neugestaltung												
Projektmarketing	ÖBB				◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Aktivitäten der Projektbezugsgruppen	Politik				◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
	Behörden												
	Projektbetroffene												
	NGOs & NPOs												
	Interessenvertretungen												
	Medien												
	Kunden												

Legende
◆ Meilenstein beim Bahnstufneubau
◆ Marketingmaßnahme der ÖBB
◆ Aktivitäten der Projektbezugsgruppen

Tabelle 4 Bahnhof Linz: Projektphasen und Chronologie der gesetzten Aktivitäten

### 1.4.3 Technischer Bericht

In Linz wird das gesamte Bahnhofsviertel neugestaltet. Dabei ist der Bahnhofsneubau (im Rahmen der Bahnhofsoffensive) nur eines von sechs Teilprojekten, die hier realisiert werden. In der Folge werden diese Bauvorhaben beschrieben.

- **Bauprojekt 1: Bahnhofsneubau**<sup>123</sup>

Das Projekt BfO Bf Linz wird Richtung Gleisbereich abgegrenzt und beinhaltet nur:

- das Eisenbahnaufnahmegebäude (Vgl. Bahnhofsdefinition: Eisenbahnanlage vom Einfahrtssignal bis zum Ausfahrtssignal)
- den Vorplatz inklusive Mobilitätsverknüpfung zu den Bussen und der Straßenbahn sowie anderen Verkehrsmitteln
- die Zugänge

Im Zentrum des neuen Hauptbahnhofes soll sich eine helle, in Glas gehaltene Bahnhofshalle befinden, die im Erdgeschoss 23 x 100 m misst. Sie wird die bisherigen zwei, weit auseinanderliegenden Hallen für Abfahrt und Ankunft ersetzen.

Das Orientierungsmerkmal des ÖBB-Bahnhofsgebäudes ist eine Dachkonstruktion aus Stahl mit fünf Glasbändern. Das Licht wird durch diese breiten Öffnungen direkt in das Herz des neuen Hauptbahnhofes fallen. Im 1. Untergeschoss entsteht eine zentrale Verbindungsebene zwischen Eisen- und Straßenbahn (Bereich der heutigen Ankunftshalle). Im Zentrum liegt eine breite Geschäftspassage mit dem neuen ÖBB-Reisezentrum, von der man niveaugleich in die bestehenden Personentunnel gelangt. In der Mall wird ein attraktives Angebot für Bahnreisende und Bahnhofsbesucher mit zahlreichen Gastronomiebetrieben und Geschäften (z.B. Lebensmittel, Zeitungen, Trafik) geschaffen werden. Von dort kommen die Reisenden witterungsgeschützt:

- zu den Bahnsteigen der ÖBB (über die zwei bestehenden Personentunnel),
- zur neuen unterirdisch geführten Straßenbahnlinie (im 2. Untergeschoss),
- zum zur Gänze überdachten neuen Busterminal im Straßenniveau des neuen Dienstleistungsgebäudes des Landes OÖ,
- zu den Büros bzw. der Tiefgarage (1.000 PKW- und 1.000 Fahrradabstellplätze) des neuen Dienstleistungsgebäudes,
- über Rolltreppen und Lifte in das Erdgeschoss der Bahnhofshalle, vor der sich der Taxistandplatz, die Kiss-and-Ride -Zone und eine Kurzparkzone befinden werden.

---

<sup>123</sup> Vgl. ÖBB, NAVeG, RLB: Projekte – Linz Hauptbahnhof. <http://drehscheibe-linz.at>. Stand 04.10.02.

Die NAVEG (Siehe Punkt 2.1, Seite 118) hat sich im Rahmen der Bahnhofsoffensive Linz für die Errichtung eines eigenen Nahverkehrsgleises eingesetzt. Es wird, abgekoppelt von den Fernverkehrsgleisen, ausschließlich den Regionalbahnen zur Verfügung stehen und die Einbindung der Linzer Lokalbahn (LILO) in den neuen Linzer Hauptbahnhof ermöglichen. Die Endstation der LILO liegt derzeit abseits des „alten“ Hauptbahnhofsgebäudes und sollte nach ursprünglichen Plänen weiter in Richtung Linzer Innenstadt zum Design-Center verlagert werden. Erst auf Initiative der NAVEG wurde die LILO in die Bahnhofsoffensive integriert.

Die steinernen Löwenfiguren (1948 vom Bildhauer Jakob Adlhart geschaffen) - mittlerweile schon zu einem Wahrzeichen der Stadt Linz geworden - werden nach ihrer Restaurierung erneut neben den Abgängen am Bahnhofsvorplatz aufgestellt. Unmittelbar vor der Bahnhofshalle entsteht eine große grüne Ruhezone.

- **Bauprojekt 2: Büroturm Linz**<sup>124</sup>

Im Rahmen der „Stadtentwicklung Bahnhofsvorplatz Linz“ planen die ÖBB Immobilien einen Büroturm mit 26 Geschossen in unmittelbarer Nachbarschaft zum geplanten neuen Hauptbahnhof.

Der Büroturm weist die Form eines Rhomboiden mit 3-geschoßigem Sockel und 23 über den Sockel auskragenden Etagen auf. Die Gebäudehöhe beträgt 103 m. Die markante Architektur des Gebäudes wird eine flexible Raumaufteilung und modernste Ausstattung aufweisen.

- **Bauprojekt 3: Landesdienstleistungszentrum**<sup>125</sup>

Das Amt der oberösterreichischen Landesregierung ist derzeit in Linz auf ca. 50 Standorten untergebracht. Diese Lösung hat sowohl aus Sicht der Bürger, als auch der Verwaltung nur Nachteile, denn sie verursacht ein Mehr an Bürokratie, lange Behördenwege, hohe Kosten und mangelnde Effizienz. Das neue Dienstleistungszentrum bietet daher kürzere Amtswege, eine raschere Erledigung von Bürgeranliegen, eine Kostensenkung bei Personal und Mieten, eine optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie bessere Arbeitsplätze für 1.850 Beamte.

---

<sup>124</sup> Vgl. ÖBB, NAVEG, RLB: Projekte – Büroturm Linz. <http://drehscheibe-linz.at>. Stand 04.10.02.

<sup>125</sup> Vgl. ÖBB, NAVEG, RLB: Projekte – Landesdienstleistungszentrum. <http://drehscheibe-linz.at>. Stand 04.10.02.

Bauherr ist die REAL TREUHAND, ein Tochterunternehmen der RLB OÖ, die über eine Projektgesellschaft (LVV GmbH) das Gebäude errichtet. Zu ihren Tätigkeitsfeldern zählen dabei die Ausschreibung, die Bauleitung, das Baucontrolling, das Baumanagement, sowie die Generalplanung des Gebäudes.

Als Finanzierungsmodell dient hier eine Mischform aus öffentlicher und privater Finanzierung (Private Public Partnership). Die RLB trägt die gesamten Investitionskosten; zwecks Refinanzierung der Herstellungskosten wurde zwischen der RLB und dem Land OÖ ein Pachtvertrag (Leasing-Vertrag) mit einer Laufzeit von 25 Jahren abgeschlossen. Nach Ablauf des Pachtvertrages besteht für das Land OÖ das Vorkaufsrecht.

- **Bauprojekt 4: Straßenbahnunterfahung**<sup>126</sup>

Im Rahmen der Realisierung der Nahverkehrsdrehscheibe führt die LINZ LINIEN GmbH die Errichtung der Straßenbahnunterfahung für die Linien 1, 2 und 3 durch.

Mit der unterirdischen Einbindung der Straßenbahn in den Linzer Hauptbahnhof (die Linie 1 verläuft derzeit in einer Entfernung von rund 500 m am Hauptbahnhof vorbei) wird dieser direkt mit der Hauptachse des innerstädtischen öffentlichen Verkehrs verbunden. Die Länge der Tunnelstrecke beläuft sich auf 1,9 km. Das Projekt ermöglicht eine umsteigefreie Verbindung zum Linzer Hauptbahnhof für den Einzugsbereich der Straßenbahnlinien. Dieser Bereich umfasst rund 70.000 Arbeitsplätze, 30.000 Schul- und Ausbildungsplätze (ohne Volks- und Hauptschulen) und Wohnungen mit rund 120.000 Einwohnern. Der Hauptbahnhof kann somit aus allen von den LINZ LINIEN erschlossenen Gebieten durch maximal einmaliges Umsteigen erreicht werden.

Besonderes Augenmerk bei der Planung der Tunnelstrecke wurde auf die Tunnelsicherheit gelegt. In diesem Sinne wurde ein entsprechendes Sicherheitskonzept gemeinsam mit der Feuerwehr der Stadt Linz, der Polizeidirektion Linz und den Rettungsorganisationen erstellt. Das gesamte Sicherheitskonzept besteht aus:

- einem bautechnischen Konzept (Fluchtweglängen und –breiten, sowie Aufstellplätze für die Einsatzkräfte im Notfall)
- einem Lüftungstechnischen Konzept (sowohl Normalbelüftung als auch Brandentlüftung mittels Stahlventilatoren)
- der Brandschutz- und Notstromversorgung (Trockenlöschleitung und unabhängige Notstromversorgungsanlage)

---

<sup>126</sup> Vgl. ÖBB, NAVeG, RLB: Projekte – Straßenbahnunterfahung. <http://drehscheibe-linz.at>. Stand 04.10.02.

Die Neubaustrecke wird größtenteils bergmännisch, nach dem Prinzip der Neuen Österreichischen Tunnelbauweise (NÖT), errichtet. Die Nordrampe, die Stationen Hauptbahnhof und Unionkreuzung, sowie die Haltestelle Herz-Jesu-Kirche mit der anschließenden Südrampe, werden in offener Bauweise hergestellt. Die gesamte bergmännische Strecke taucht in das Grundwasser ein. Die einzelnen Querschnitte werden wasserdruckhaltend ausgeführt. Dazu wird nach der Vortriebsicherung (Spritzbetonaußenschale) eine wasserdichte Ortbeton-Innenschale mit einer Mindeststärke von 35 cm eingebaut. Zur ordnungsgemäßen Herstellung wird das Grundwasser im jeweiligen Vortriebsbereich mittels Gravitationsbrunnen von der Oberfläche bis unter die Ausbruchsole abgesenkt. Zur Kontrolle von Setzungen an der Oberfläche werden entsprechende Nivellementpunkte gesetzt und laufende Messungen vorgenommen.

Für die Gleisverlegung wird grundsätzlich, wie bei den bestehenden Gleisbereichen, im Oberflächennetz eine Stahlbetonplattenkonstruktion mit festverschraubten Schienen verwendet. Um eine optimale Schall- und Erschütterungsdämmung zu erreichen, wird der gesamte Gleiskörper auf Unterschottermatten verlegt.

- **Bauprojekt 5: Busterminal**<sup>127</sup>

Um den Benützern öffentlicher Verkehrsmittel das Umsteigen zu erleichtern, wird im Erdgeschoss des neuen Landesdienstleistungszentrums ein neuer Busterminal errichtet. Alle bisher dezentral liegenden Ankunfts- bzw. Abfahrtsstellen der regionalen und städtischen Buslinien werden damit künftig an einem gemeinsamen Terminal konzentriert.

Durch die Errichtung der Nahverkehrsdrehscheibe gelangen die Fahrgäste von dort außerdem bequem und rasch über einen geschützten Zugang zu den Bahnsteigen des Hauptbahnhofes oder direkt zur unterirdischen Straßenbahn-Station.

- **Bauprojekt 6: Ausbau Kärntnerstraße**<sup>128</sup>

Die vor dem Bahnhof verlaufende Kärntnerstraße, sowie die Bahnhofstraße werden von der Stadt Linz voraussichtlich 2005 völlig neu gestaltet und ausgebaut. Die NAVEG errichtet dabei neue Busspuren, zwei Fußgängerunterführungen, sowie neue Radwege und einen breiten Grünstreifen mit Bäumen.

Die Kärntnerstraße wird dadurch deutlich aufgewertet und an Attraktivität gewinnen; der neue Bahnhof erhält eine bessere Anbindung.

---

<sup>127</sup> Vgl. ÖBB, NAVEG, RLB: Projekte – Busterminal. <http://drehscheibe-linz.at>. Stand 05.10.02.

<sup>128</sup> Vgl. ÖBB, NAVEG, RLB: Projekte – Ausbau Kärntnerstraße. <http://drehscheibe-linz.at>. Stand 05.10.02.

1.4.4 Lageplan

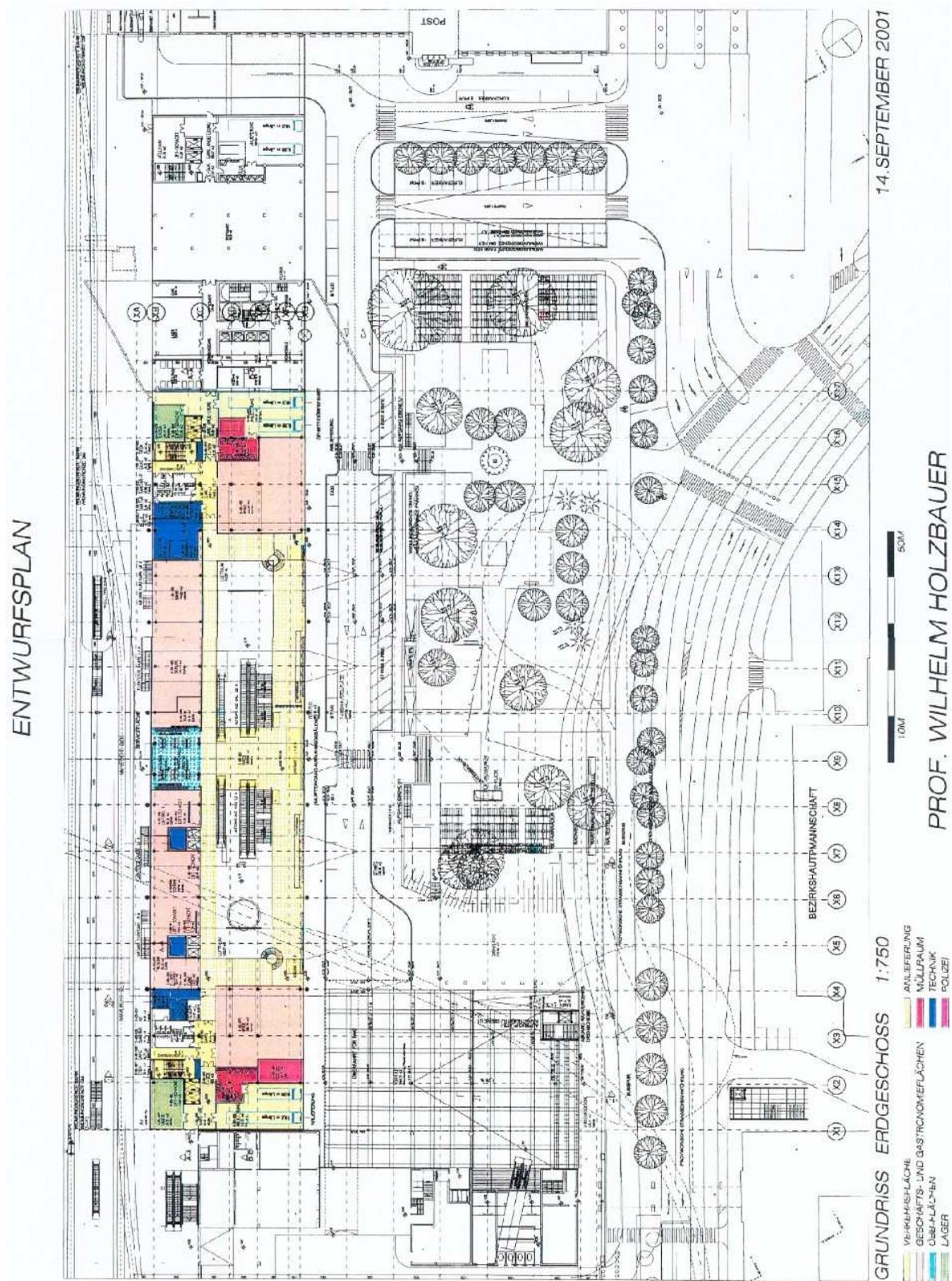


Abbildung 14 Lageplan des Bahnhofs Linz<sup>129</sup>

<sup>129</sup> Vgl. Holzbauer: Entwurfsplan – Erdgeschoss, 2001.

## 2 Projektumfeldanalyse (nur Bauprojekt Linz Hauptbahnhof)

### 2.1 Projektbeteiligte

- **Bauherr**

ÖBB – Österreichische Bundesbahnen

Hauptakteure der ÖBB im Zuge der Bahnhofsoffensive Linz waren:

ÖBB Generaldirektor:	Dipl. Ing. Dr. <b>Helmut Draxler</b> (1993-2001) Dipl. -Betriebswirt <b>Rüdiger vorm Walde</b> (seit 2001)
Leiter der Bahnhofsoffensive:	Dipl. Ing. <b>Norbert Steiner</b>
Projektleiter:	Dipl. Ing. <b>Rüdiger Neunteufel</b> (ÖBB GB PE)

Im Linzer Hauptbahnhof wird zeitlich parallel ein zweites ÖBB-Projekt abgewickelt, bei dem alle Bahnsteige gehoben und die Zugänge mittels neuer Rolltreppen und Liften verbessert werden. Diese Maßnahmen waren ursprünglich im Bahnhofsoffensive-Projekt vorgesehen. Durch die Nahverkehrseinbindung (LILo) gewann das Bauvorhaben so sehr an Größe, dass die ÖBB daraus ein eigenes, finanziell gleich starkes Projekt (über 43,6 Mio. EUR) bildeten.

- **Planer**

Generalplanung: VAMED & REAL TREUHAND

Architekturplanung: Büro Prof. Wilhelm HOLZBAUER

- **Ausführende Firmen**

Zum Zeitpunkt des Interviews waren die ausführenden Firmen nicht bekannt. Die Ausschreibung für die zu erbringende Leistung (3 Großaufträge) wird im Sommer 2002 abgewickelt. Der geplante Vergabezeitpunkt ist der 4. November 2002.

- **Sonstige Projektbeteiligte**

Finanzierungsgesellschaft:

SCHIG - Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH

Drehscheibe Linz Projektpartner:

1. ÖBB Immobilien
2. LINZ LINIEN
3. RLB OÖ
4. NAVEG

Die Nahverkehrs-Errichtungs-Gesellschaft mbH. – kurz NAVEG – wurde 1997 auf Initiative von Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl und dem Linzer Bürgermeister Dr. Franz Dobusch gegründet. Die NAVEG ist somit ein Unternehmen des Landes Oberösterreich und der Stadt Linz. Sie hat den Auftrag, die für den Großraum Linz beschlossenen Nahverkehrsprojekte zur Umsetzungsreife zu entwickeln, sowie deren Realisierung zu organisieren und koordinieren - d.h. die NAVEG ist zentrale Schnittstelle zwischen Behörden, Projekt-Errichtern, Planungsbüros und Baufirmen.<sup>130</sup>

## 2.2 Politik

- **Bund**

Trotz Budgetsparkurs genehmigte die Infrastrukturministerin Monika Forstinger (FPÖ) im Mai 2001 die notwendigen Budgetmittel für den Linzer Bahnhof.

- **Land**

Im Zuge der Bahnhofsoffensive Linz waren Landeshauptmann Josef Pühringer (ÖVP), Landeshauptmann-Stellvertreter und NAVEG-Gründer Franz Hiesl (ÖVP), sowie Landeshauptmann-Stellvertreter Erich Haider (SPÖ) die wichtigsten Landespolitiker.

- **Stadt- und Regionalpolitik**

Hier waren der Bürgermeister der Stadt Linz Franz Dobusch (SPÖ) und Vizebürgermeister Reinhard Dyk (ÖVP) die Hauptakteure.

---

<sup>130</sup> Vgl. ÖBB, NAVEG, RLB: Projektpartner. <http://drehscheibe-linz.at>. Stand 08.10.02.

In Linz waren in den letzten Jahren 3 Parks durch diverse Bauvorhaben gefährdet:

- Volksgarten (30 Bäume): Hier konnte die diagonal durch den Park verlaufende Trassenführung der Straßenbahnlinie 1 verhindert werden.
- Museumspark: Hier ist der Bau einer Tiefgarage projektiert.
- Bahnhofspark (31 Bäume): Er war durch die Einbindung der Linzer Lokalbahn LILO gefährdet. Weiters sollte im Zuge des sechsspürigen Ausbaus der Kärtnerstraße die nahegelegene Zierkirschenallee gerodet werden.

Im Gegenzug protestierten Grüne und FP vehement gegen die Rodungspläne der Bauwerber und starteten im Mai 2000 eine Unterschriften- und Informationskampagne, sowie eine Plakataktion.<sup>131</sup>

Als dann am 13. Dezember 2001 eine Baufirma die vertraglich geschützte Kirschenallee am Linzer Bahnhof rodete (die Bäume sollen erst nach Bauende wieder aufgeforstet werden!), zeigten sich sämtliche Stadtfractionen um den Weiterbestand des Bahnhofsparks besorgt und waren sich über einen dringenden Handlungsbedarf einig. Es wurde befürchtet, dass mit dem Beginn der Abbrucharbeiten im Februar, der Park als Bauplatz Verwendung finden würde. Zudem gab es Bestrebungen, den neuen Abstellplatz für 1.500 Fahrräder in den Park zu verlegen. In der Folge stellte VP-Vizebürgermeister Reinhard Dyk einen Dringlichkeitsantrag, der von den ÖBB ein Baumschutzkonzept für den Bahnhofspark abverlangte.<sup>132</sup>

## 2.3 Behörden

### • Bundesdenkmalamt und Landeskonservatorat Oberösterreich

Das Bundesdenkmalamt (BDA) hatte ursprünglich postuliert die Kassenhalle und die links und rechts angrenzenden Baukörper unter Denkmalschutz zu stellen. Da die ÖBB die unterirdische Halle trotzdem bauen wollten, konnte dann der Nachweis erbracht werden, die Unterfangungsmaßnahmen würden so teuer kommen, dass es sinnvoller wäre das bestehende Bahnhofsgebäude abzureißen und durch einen Neubau zu ersetzen. In der Folge hob das BDA den Denkmalschutz auf, jedoch mit der Auflage, den seltenen Korallenmarmor zu erhalten. Gerettete Marmorplatten sollten später in anderen Bauten - oder aber auch im neuen Bahnhofsgebäude - als Innendekoration verwendet werden. Unter

---

<sup>131</sup> Vgl. Schmitt Jr.: Garage unter Linzer Promenade: 43 Baumriesen droht Kettensäge. <http://www.krone.at/archiv>. 31.05.00.

<sup>132</sup> Vgl. Gantner: Rettungsaktion für Bahnhofspark. <http://www.krone.at>. 13.12.01.

diesen neuen Voraussetzungen wurden die Architekten NEUMANN & STEINER und Philip Holzbauer eingeladen einen neuen Entwurf vorzulegen. Von der Unternehmensleitung wurde dann der Holzbauer-Entwurf als der bessere erkannt.

- **Gestaltungsbeirat der Stadt Linz**

Stararchitekt Wilhelm Holzbauer musste aufgrund der Auflagen des Gestaltungsbeirats seine Pläne insgesamt fünfmal umzeichnen. Da der Gestaltungsbeirat der Stadt Linz einerseits auch diesen neuen Vorschlag von Architekt Holzbauer nicht akzeptieren konnte, andererseits aber nicht für ein Scheitern des Projektes verantwortlich sein wollte, kapitulierte er vor Politik und ÖBB und legte am 21. November 2000 sein Mandat zurück.<sup>133</sup>

- **Gartenamt der Stadt Linz**

Das Vorhaben der Einbindung der Linzer Lokalbahn LILO in den Bahnhof schien lange Zeit durch die Diskussion um die Erhaltung des Bahnhofsparks gefährdet, denn mit dem Bau einer zusätzlichen Gleistrasse für den regionalen Schienenverkehr und der Realisierung aller Fahrbahnen (Vorfahrten, Kiss-and-Ride Plätze, Taxivorfahrt) wäre die Vorderfront der künftigen Hauptbahnhofshalle zu weit zum angrenzenden Bahnhofspark vorverlagert worden. Alternativ dazu stand die Lösungsmöglichkeit, dieses Nahverkehrsgleis aus dem Projekt zu streichen, und somit den Park in seiner ursprünglichen Form zu belassen.

Erst Ende Dezember 2000 konnte auf Betreiben der NAVEG (Land OÖ und Stadt Linz, bzw. LHStv. und Bürgermeister) mit neu überarbeiteten Plänen zwischen den ÖBB und dem Linzer Gemeinderat eine einvernehmliche Lösung hergestellt und somit die Errichtung des Nahverkehrsgleises endgültig gesichert werden. Insgesamt müssen 7 der 31 Park-Bäume gefällt werden - vier dieser Bäume wegen der Errichtung der Nahverkehrsdrehscheibe und die restlichen drei aus Sicherheitsgründen. Es handelt sich hier jedoch nur um einen vorübergehenden Verlust, der langfristig durch Ersatzpflanzungen wieder ausgeglichen werden kann. Um die negativen Auswirkungen möglichst gering zu halten, sind Baumschutzmaßnahmen und Vorkehrungen zur Steigerung der Vitalität der Bäume

---

<sup>133</sup> Vgl. Gantner: Wolkenkratzer für Linzer Bahnhof. <http://www.krone.at/archiv>. 22.11.00.

vorgesehen, wie z.B.:

- Schutz vor Bodenverdichtung: Absperren des Kronentraufenbereiches durch einen Baumschutzzaun bzw. Errichtung einer Bodenschutzschicht im Wurzelbereich der Bäume
- Schutz bei vorübergehender Störung des Boden- und Grundwasserhaushaltes: Durchführung von Bewässerungsmaßnahmen (Tiefen- und Oberflächenbewässerung)
- Maßnahmen zur Vitalitätssteigerung: durch Bodenproben im Bereich des Bahnhofsparks wird die Qualität des Pflanzenstandortes untersucht und ein Düngekonzept erstellt<sup>134</sup>

Die Parkgestaltung des zukünftigen Bahnhofsparks wurde in Kooperation mit dem Gartenamt der Stadt Linz ausgearbeitet.

#### • **Oberösterreichische Umweltschutzbehörde**

Der Oberösterreichische Umweltschutzbeauftragte Dr. Johann Wimmer forderte am 4. Oktober 2000 die ÖBB auf, ein spezielles Grünraum-Konzept für das Bahnhofs-Areal vorzulegen: *„Es geht nicht, dass Tausende Pendler und die Beamten im künftigen Landesamtsgebäude keinen Baum sehen.“*<sup>135</sup>

#### • **Baubehörde**

Da der künftige Bahnhof neben der reinen Verkehrsstation auch viele Vermarktungsflächen beinhaltet, kam die Frage auf, welche Behörde denn für die Erteilung der Baubewilligung zuständig ist: *„Ist jetzt nach Eisenbahngesetz oder nach Bauordnung des zuständigen Landes zu verhandeln?“* Im Anschluss fand im Ministerium eine Sitzung statt, bei der die Vertreter aller betroffenen Städte (Innsbruck, Linz...) teilgenommen haben. Es wurde schließlich entschieden, dass nach Eisenbahngesetz verhandelt wird, wobei die Stadtgemeinden das Recht haben, ihre Sachverständigen zu stellen.

Nachdem die Bauverhandlung bereits ein positives Ergebnis gebracht hatte, arbeitete die Behörde eine ca. 200 Seiten starke Verhandlungsschrift aus und erteilte schlussendlich den Baubescheid im September 2002.

---

<sup>134</sup> Herbacek, Hrab, Prandstätter: Der neue Bahnhofspark, 2002, S. 3 f.

<sup>135</sup> Schmitt Jr.: Unser Linzer Bahnhofs-Park ist in akuter Gefahr. <http://www.krone.at/archiv>. 05.10.00.

## 2.4 Bevölkerung und Projektbetroffene

Im Zuge der Bahnhofsparkdiskussion wurde ein Teil der Linzer Bevölkerung durch die Grünen bzw. die FPÖ mobilisiert und hat sich für die Parkerhaltung ausgesprochen. Wichtigste Aktivistin dabei war Julia Stritzinger. Sie:

- sammelte in kürzester Zeit 750 Unterschriften,
- schrieb Briefe und erstellte eine Bilddokumentation über den Park, welche sie an die zuständigen Bauherren, Architekten, Politiker und Beamten sandte, und
- schrieb Leserbriefe und Artikel für Regionalzeitungen.<sup>136</sup>

## 2.5 NGOs und NPOs

NGOs und NPOs hatten mit Ausnahme der Veröffentlichung zweier Artikel von Julia Stritzinger (Siehe Punkt 2.4) über den Bahnhofspark im Magazin des Österreichischen Naturschutzbundes Landesgruppe Oberösterreich (Informativ Nummer 20 u. 21) keine Einflussnahme auf das Linzer Bahnhofsoffensive Projekt.

## 2.6 Interessensvertretungen

### • Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ)

Handelskammervertreter der Taxi-Innung waren sehr darauf bedacht bereits im Vorfeld die Zugangsmodalitäten bzw. die Stellplatzpositionen für Taxis sowohl in der Bauphase als auch dann beim neuen Bahnhof zu klären. Weiters haben verschiedene Branchen ihre Sorgen und Ängste bezüglich der Absackung der Kaufkraft während der Bauphase kundgemacht.

## 2.7 Medien und mediale Öffentlichkeit

Beim Projekt Bahnhofsoffensive Linz spielten im Bereich Printmedien der KURIER, DER STANDARD, die SALZBURGER NACHRICHTEN und DIE PRESSE die größte Rolle. Der ORF und das KRONE-HITRADIO übernahmen die bundesweite bzw. regionale Berichterstattung mittels Fernsehen und Radio. Diese Medien haben eine neutrale bis positive Meinung gegenüber dem Bauvorhaben vertreten.

Eine negative Berichterstattung hat es bezüglich der Vergabepraktiken der ÖBB im Rahmen des Architekturwettbewerbes (Ute Woltron / DER STANDARD) bzw. bezüglich des

---

<sup>136</sup> Vgl. Stritzinger: Intervention für den Bahnhofspark (INFORMATIV Nr. 20), 2001, S. 7.

gefährdeten Bahnhofsparks (Richard Schmitt Jr. und Christoph Gantner / NEUE KRONEN ZEITUNG) – gegeben.

Im Speziellen wurde der dritte Architekten-Wettbewerb vom Dezember 1999 kritisiert, da es hier *„nicht so ganz mit rechten Dingen zugegangen sei“*<sup>137</sup>:

- Der Grund für diesen dritten Wettbewerb war, dass der neuerlich prämierte Neumann-Steiner-Bahnhofsentwurf ÖBB-Generaldirektor Draxler missfiel. Draxler setzte also einen ÖBB-Gestaltungsbeirat bestehend aus den Architekten Hermann Czech, Klaus Kada und Johannes Spalt ein. Dieser Beirat qualifizierte das Projekt als unrentabel ab, worauf hin die ÖBB Mitte November 1999 zu besagtem Zwei-Architekten-Wettbewerb einluden.
- Der erwähnte Wettbewerb wurde nicht europaweit ausgeschrieben, sondern wies nur zwei geladene Teilnehmer auf, nämlich Wilhelm Holzbauer und Heinz Neumann. Laut EU-Recht müsste jede Bauleistung mit anfallenden Baukosten über fünf Mio. EUR sowie jede Planungsdienstleistung ab einem Netto-Honorarbetrag von 200.000 EUR jedes öffentlichen Auftraggebers und jedes staatsnahen Unternehmens europaweit ausgeschrieben werden. Martin Platzer, Vergaberechterspezialist der Architektenkammer, spricht angesichts dieser Summe von einer *„an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit, dass die Planungskosten, die im Schnitt sechs bis acht Prozent der Baukosten betragen, über dem Stichwert liegen.“*<sup>138</sup>

Eine Anfrage bei der Rechtsabteilung der Kammer ergab eine vorläufige Einschätzung: *„Der Auftraggeber ÖBB hat dadurch, dass er ein Verhandlungsverfahren mit nur zwei Teilnehmern des ursprünglichen Wettbewerbs durchgeführt hat, von denen einer nicht Gewinner war, während er andere nicht teilnehmen ließ, gegen fundamentale Grundsätze des europäischen und des österreichischen Vergaberechts verstoßen. Er wäre daher im Falle einer bereits erfolgten Auftragserteilung gegenüber den übergangenen Teilnehmern schadenersatzpflichtig.“*<sup>139</sup>

## 2.8 Kunden

Mit 31.000 täglichen Kunden reiht der Hauptbahnhof Linz in Österreich an 4. Stelle. Frequenzstärker sind nur die vier Wiener Bahnhöfe Wien West, Wien Süd, Wien Nord und Wien Mitte.

---

<sup>137</sup> Woltron: Wem was Recht ist. <http://derstandard.at/Archiv>. 29.01.00.

<sup>138</sup> Woltron: Wem was Recht ist. <http://derstandard.at/Archiv>. 29.01.00.

<sup>139</sup> Woltron: Wem was Recht ist. <http://derstandard.at/Archiv>. 29.01.00.

### 3 Projektmarketing und Public Affairs Management Aktivitäten

Alle Marketingmaßnahmen wurden in Absprache mit Dr. Robert Wolf der (Kommunikation für die Bahnhofsoffensive) getroffen.

#### 3.1 Monitoring über Meinungsforschungsinstitute

In Linz wurde kein Monitoring betrieben.

#### 3.2 Projektmarketing

##### 3.2.1 Kommunikation der Bahnhofsoffensive<sup>140</sup>

Siehe alle unter Punkt 3.2.1 (Seite 62) angeführten Marketingmaßnahmen: u.a. PowerPoint-Projektpräsentationen auf CD-Rom seit 30. März 2001.

##### 3.2.2 Projektbegleitende Kommunikation<sup>141</sup>

Eine genaue Beschreibung ist unter Punkt 3.2.2 (Seite 68) ersichtlich.

###### Klassische Werbung

- *Folder, Flyer und Postkarten* [k. A.]
- *Kleine Plakate* (nur allgemeine Serie der Bahnhofsoffensive) [k. A.]
- *Infotafeln*: allgemeine Projektinformation und Wegeleitsystem [seit Oktober 2000]
- *Baustellentafel* [seit Februar 2002]
- *Give-Aways*: Zuckerl und Kugelschreiber [k. A.]

###### Öffentlichkeitsarbeit

- *Presseaussendung* [Spatenstich am 26. Februar 2002]
- *Bahnhofsoffensive Publikationen: News und Architektur Aktuell* [Dez. 2000 u. Sept. 2001]
- *Pressekonferenzen* [zum Thema „Der neue Bahnhofspark“ am 14. Februar 2002]
- *Baustellendokumentation* [seit 26. Februar 2002]

---

<sup>140</sup> Vgl. Wolf: Kommunikation für die Bahnhofsoffensive, 2002, S 1 ff.

<sup>141</sup> Vgl. Wolf: Kommunikation für die Bahnhofsoffensive, 2002, S 1 ff.

---

Multimedia Kommunikation

- *Internet: www.drehscheibe-linz.at* [seit 1. Oktober 2001]

Direktkommunikation

- *Charme-Offensive mit Lunchpaket*: für Taxi-, Busfahrer und Bahnkunden [Jänner 2001]

Event-Marketing

- *Spatenstichfeier* [26. Februar 2002]  
Mit LH Pühringer, Bürgermeister Dobusch, LH-Stv Haider, Bundesminister Reichhold, ÖBB Generaldirektor vorm Walde und dem BfO-Programmleiter Steiner.
- *ÖBB Infotage - Abschiedsfest für den Linzer Hauptbahnhof* [25-27. Oktober 2002]  
Inkl. Frühschoppen mit der ÖBB-Musikkapelle, Baustellenbesichtigung, Baustellenralley („Abenteuer Offroad" Krone Hit Radio 4x4 City-Trophy), Kletterparcours und Abriss-Clubbing.
- *Gleichenfeier, Eröffnungsfeier* [geplant]

Messen und Ausstellungen

- *Ausstellung* im Linzer Rathaus; *Bahnhofsmodell* [2001]
- *Infoplattform* [seit März 2001]

## **4 Lobbyingaktivitäten der Projektgegner**

### **4.1 Dritter Sektor**

Der dritte Sektor hat hier keine Rolle gespielt.

### **4.2 Einzelpersonen**

Die Aktivitäten von Julia Stritzinger wurden bereits unter Punkt 2.4 (Seite 123) beschrieben.

### **4.3 Vertreter des politisch-administrativen Systems**

Im Mai 2000 starteten die Grünen in Linz eine Plakataktion sowie eine Unterschriften- und Informationskampagne: „Retten wir den Volksgarten und den Bahnhofspark!“. <sup>142</sup> Diese hatte zum Ziel, die Bevölkerung und vor allem die Anrainer, die den Park als Erholungsraum nutzen, mit Informationen zu versorgen und über die baulichen Maßnahmen aufzuklären. Mit Unterschriften sollte der Bevölkerung eine Plattform gegeben werden, ihre Meinung kundzutun. Informationsveranstaltungen wurden in regelmäßigen Abständen durchgeführt:

- Informationsstand am Blumauerplatz (31. Mai 2000)
- Informationsstand am Taubenmarkt (8. Juni 2000)
- Informations- und Diskussionsabend mit Vertretern der Stadt Linz und GR Gabriela Moser von den Grünen im Gebäude der Arbeiterkammer (14. Juni 2000). Die eingeladenen Gäste, Baudirektor Franz Goldner vom Magistrat Linz und Vorstandsdirektor Walter Rathberger von der ESG Linz, waren jedoch nicht bereit hierbei teilzunehmen. Im Zuge dieser Veranstaltung bekundeten viele Bürger ihre Bereitschaft aktiv für die Erhaltung des Volksgartens und des Bahnhofsparks im Rahmen einer Bürgerinitiative mitzuhelfen und die Forderungen als Petition im Gemeinderat einzubringen.

Weiters hat die grüne Gemeinderätin und Abgeordnete Gabriela Moser am 29. Juni 2000 eine schriftliche parlamentarische Anfrage (Nr. 966/J - NR/2000) betreffend Neubau des Linzer Hauptbahnhofes an den damaligen Infrastrukturminister Michael Schmid gerichtet. <sup>143</sup>

### **4.4 Medien (Siehe Punkt 2.7; Seite 123).**

---

<sup>142</sup> Vgl. DIE GRÜNEN LINZ: Grüne Linz starten Unterschriften- und Informationskampagne. <http://www.linz.gruene.at/presse.html>. Stand 20.10.02.

<sup>143</sup> Vgl. Moser: schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 966/J (XXI-GP). [http://www.parlinkom.gv.at/pd/pm/XXI/J/texte/009/J00966\\_.html](http://www.parlinkom.gv.at/pd/pm/XXI/J/texte/009/J00966_.html). Stand 05.09.02.

## **5 Ergebnisse**

### **5.1 Feedback der Zielgruppen**

#### **5.1.1 Projektbeteiligte**

- **Bauherr**

Die ÖBB sind als Projektbetreiber aus Eigeninteresse natürlich an der erfolgreichen Abwicklung ihres Bauvorhabens interessiert. Da die Bahnhofsoffensive Linz zu den Vorzeigeprojekten der ÖBB gehört, mussten sie im Zuge der Sparmaßnahmen des BMVIT keine Kürzungen hinnehmen.

- **Planer, ausführende Firmen und sonstige Projektbeteiligte**

Als Projektbeteiligte stehen die VAMED, die REALTREUHAND, das BÜRO PROF. HOLZBAUER, die SCHIG sowie die „Drehscheibe Linz“ -Partner dem Bauvorhaben naturgemäß positiv gegenüber.

#### **5.1.2 Politik**

- **Bund**

Der Linzer Hauptbahnhof ist, wie bereits erwähnt, Teil eines städtebaulichen Planungskonzeptes und zählt angesichts der teilweisen privaten Finanzierung (PPP-Modell: siehe Bauprojekt 3, Seite 114) zu den Vorzeigeprojekten der ÖBB. Dieses Bauvorhaben wurde daher seitens der Bundespolitik bevorzugt behandelt (Finanzierungszusage im Mai 2001 durch Infrastrukturministerin Forstinger), sodass es bereits im Zuge der Bahnhofsoffensive I realisiert wird.

- **Land Oberösterreich und Stadt Linz**

Das Land Oberösterreich und die Stadt Linz sind unmittelbar in das Bahnprojekt involviert – sie haben es ja über die NAVEG mitentwickelt – und stehen daher dem Vorhaben positiv gegenüber.

- **Regionalpolitik**

Seitdem ein Konsens in Bezug auf die Bahnhofsparkplanung gefunden werden konnte, haben die Linzer Grünen und die FPÖ eine neutrale Haltung gegenüber dem Linzer Bahnhofsoffensive Projekt eingenommen.

### 5.1.3 Behörden

- **Baubehörde**

Die Zusammenarbeit mit der Baubehörde ist reibungslos verlaufen.

- **Bundesdenkmalamt und Oberösterreichisches Landeskonservatorat**

Nachdem eine befriedigende Lösung bezüglich der Korallenmarmorplatten des alten Bahnhofsgebäudes gefunden wurde, haben sich diese Behörden gegenüber dem ÖBB-Bauvorhaben neutral verhalten.

- **Linzer Gemeinderat**

Nachdem ein Konsens in Bezug auf die Bahnhofsparkplanung gefunden werden konnte, hat der Linzer Gemeinderat dem Linzer Bahnhofsoffensive-Projekt zugestimmt.

- **Gestaltungsbeirat der Stadt Linz**

Der Gestaltungsbeirat der oberösterreichischen Landeshauptstadt sprach sich nach fünf Verhandlungsrunden abermals gegen den neuen Vorschlag von Architekt Wilhelm Holzbauer aus (Bahnhof und Büroturm). Da er jedoch nicht für ein Scheitern des Projektes verantwortlich sein wollte, legte er am 21. Oktober 2000 sein Mandat zurück. Danach wurde politisch entschieden.

### 5.1.4 Bevölkerung und Projektbetroffene

Ein kleiner Teil der Linzer Bevölkerung hat sich gegen den ursprünglichen Bahnhofsentwurf ausgesprochen, da er den Bahnhofspark gefährdet sah. Durch die Ende Dezember 2000 beschlossene Erhaltung des Bahnhofsparks, konnten jedoch die meisten Projektgegner zufriedengestellt werden.

Seitdem die geschützte Kirschenallee gerodet wurde, werden die Baumaßnahmen dennoch mit Skepsis verfolgt.

### 5.1.5 NPOs und NGOs

Wie bereits erwähnt haben sich bezüglich des Hauptbahnhofs Linz keine NGOs und NPOs zu Wort gemeldet. Es ist daher anzunehmen, dass sie dem Projekt positiv gegenüber stehen.

---

### **5.1.6 Interessensvertretungen**

Die Wirtschaftskammer Österreich steht der Bahnhofsoffensive grundsätzlich positiv gegenüber. Im Zuge der baulichen Realisierung des Projektes waren jedoch verschiedene Gewerbeinnungen (Taxi) bzw. Handelsgremien sehr auf die Wahrung der Interessen ihrer Mitglieder bedacht.

### **5.1.7 Medien und mediale Öffentlichkeit**

Die Berichterstattung der Medien bezüglich der Bahnhofsoffensive Linz war neutral bis positiv, mit Ausnahme der Zeitungen NEUE KRONEN ZEITUNG (bez. Bahnhofspark) und DER STANDARD (bez. Architekturwettbewerb).

### **5.1.8 Kunden**

Die Bahnkunden stehen dem Projekt Bahnhofsoffensive Linz positiv gegenüber. Grund hierfür ist, dass die ÖBB die Bedürfnisse der Bahnkunden in detaillierten Gallup-Umfragen ausgelotet haben und diese in den Bahnhofspunkten implementiert wurden.

## **5.2 Analyse des Erfolges oder Misserfolges der gesetzten Aktivitäten**

Obwohl das Projekt Bahnhofsoffensive Linz zum Zeitpunkt dieser Arbeit noch nicht abgeschlossen war, kann man hier von einem vollen Erfolg sprechen. Die Gründe hierfür sind:

### **1. Der Projektumfang**

Der Bahnhof Linz entspricht voll und ganz der von den ÖBB umworbenen Vision „Bahnhof der Zukunft“. Hier findet keine Generalsanierung statt, sondern es entsteht eine neue zukunftsweisende Verkehrsstation mit einer verbesserten Verkehrsanbindung und einem umfassenden Dienstleistungsangebot.

### **2. Die Durchführung der Gleisbauarbeiten**

Sie erfolgen zeitgleich in einem parallel laufenden Projekt.

### **3. Die zeitlichen Rahmenbedingungen**

Auch terminlich entspricht das Linzer Projekt der groß umworbenen Bahnhofsoffensive, da es zu den in der ersten Phase realisierten Bauvorhaben zählt.

### **4. Die breite politische Zustimmung**

Das Projekt genießt eine breite politische Unterstützung durch Bund, Land Oberösterreich und Stadt Linz.

### **5. Die Fähigkeit bzw. der Wille zur Kommunikation aller Parteien**

Der Streit um den Bahnhofspark konnte mit der Vorlage eines neuen Gestaltungskonzeptes beigelegt werden.

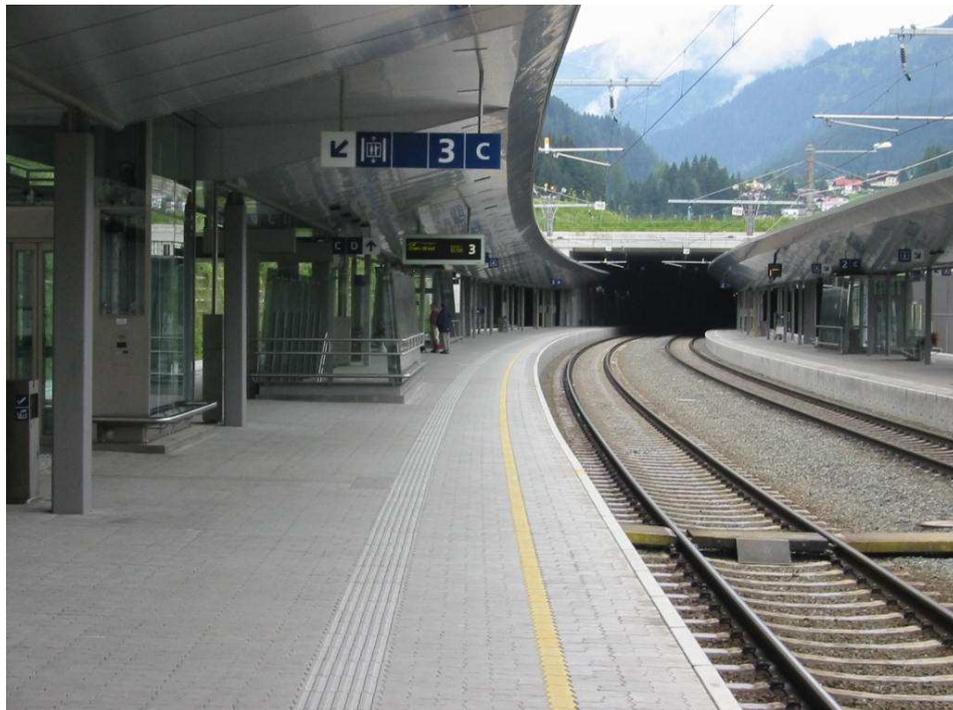
### **6. Die umfangreichen und auf das Projektumfeld abgestimmten Marketingmaßnahmen**

Das komplette Maßnahmenpaket bestehend aus klassischer Werbung, Öffentlichkeitsarbeit, Internet-Präsenz, Direktkommunikation, Event-Marketing und Infoplattform („Gläserne Baustelle“) mit Internetterminal hat maßgeblich am Erfolg des Linzer Projektes beigetragen.

# C BAHNHOF ST. ANTON



**Abbildung 15** Aufnahmegebäude des Bahnhofs St. Anton



**Abbildung 16** Bahnsteigbereich des Bahnhofs St. Anton

## 1 Objektbeschreibung

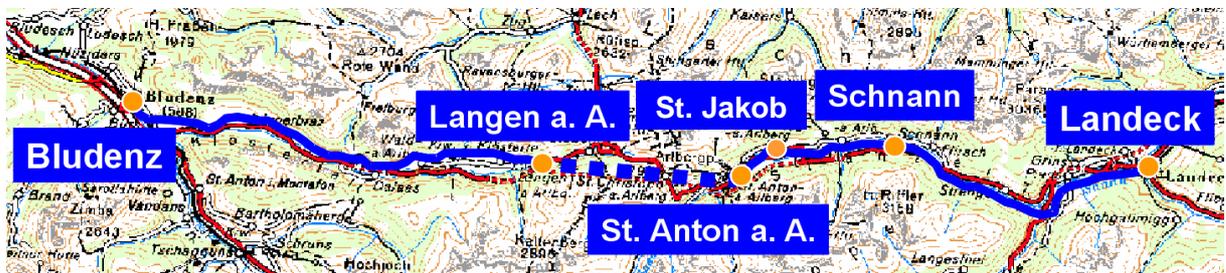
### 1.1 Daten

<b>Lage</b>	St. Anton / Tirol
<b>Eigentümer</b>	ÖBB
<b>Bauherr</b>	ÖBB
<b>Kosten</b>	
ÖBB-Infrastruktur (Bundesanteil; über SCHIG finanziert)	140,3 Mio. € (1,93 Mrd. ATS)
Kostenbeitrag des Landes Tirol	17,5 Mio. € (240 Mio. ATS)
Kostenbeitrag der Gemeinde St. Anton	2,2 Mio. € ( 30 Mio. ATS)
Gesamtkosten	160 Mio. € (2,2 Mrd. ATS)
<b>Reisendenfrequenz, Werktag</b>	100-200 (Nebensaison) bis zu 1.000 je Zug (Dez. - März) 17.900 (Ski-WM: 28.1.-10.2.01)
<b>Chronologie</b>	
Projektidee	1983
Planungsbeginn	Jan. 1997 (Variante Nord) 1989 / Juli 1997 (Variante Süd)
Einreichung	Jan. 1998
Bauverhandlung	1-2. April 1998
Baubescheid	15. Mai 1998
Baubeginn	13. Juli 1998
Bauende	Oktober 2000
Bauzeit	27 Monate

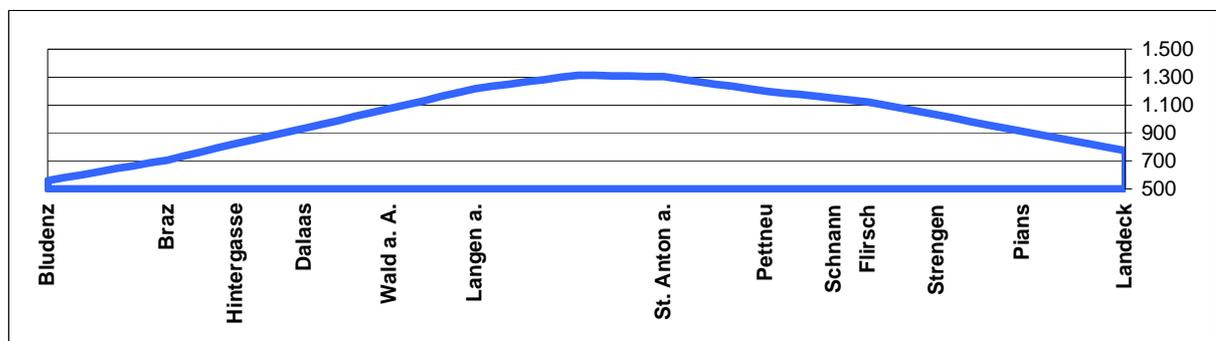
## 1.2 Lage

Der Bahnhof St. Anton liegt im Bundesland Tirol auf der Arlbergstrecke Bludenz – Landeck (Siehe **Abbildung 17** und **Abbildung 18**, Seite 134). Diese Eisenbahnstrecke setzt sich aus 4 markanten Abschnitten zusammen:

- Landeck – Flirsch: Rampenstrecke mit schwierigen topographischen Verhältnissen.
- Flirsch – St. Anton: ebener und breiter Tal-Boden, in dem man verhältnismäßig einfach eine neue zweigleisige Strecke trassieren kann.
- St. Anton – Langen: zweigleisiger Arlbergtunnel.
- Langen – Bludenz: Rampenstrecke, vergleichbar mit dem Abschnitt Landeck - Flirsch.



**Abbildung 17** Lage des Bahnhofs St. Anton<sup>144</sup>



**Abbildung 18** Höhenlage des Bahnhofs St. Anton<sup>145</sup>

Der Bahnhof St. Anton wurde im Rahmen des zweigleisigen Ausbaus der Strecke St. Jakob am Arlberg – St. Anton am Arlberg realisiert. Die seit 1985 ausgearbeiteten Lösungsvarianten sind in **Abbildung 19** und **Abbildung 20** (Seite 135) ersichtlich.

**Abbildung 21** (Seite 136) gibt Auskunft über die tatsächlich realisierte Variante Süd-kurz.

<sup>144</sup> Wehr: Bahnverlegung und Ski-WM 2001 St. Anton am Arlberg. PowerPoint-Präsentation. 06.05.02.

<sup>145</sup> Wehr: Bahnverlegung und Ski-WM 2001 St. Anton am Arlberg. PowerPoint-Präsentation. 06.05.02.

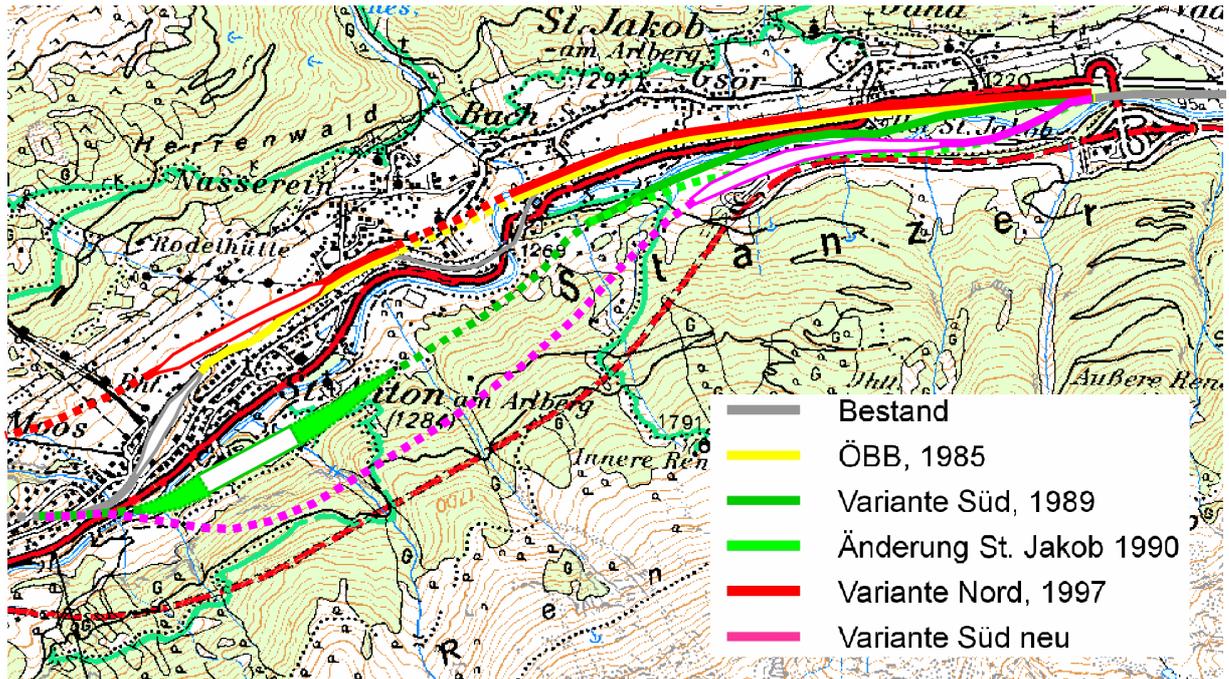


Abbildung 19 Lageplan der verschiedenen Lösungsvarianten<sup>146</sup>

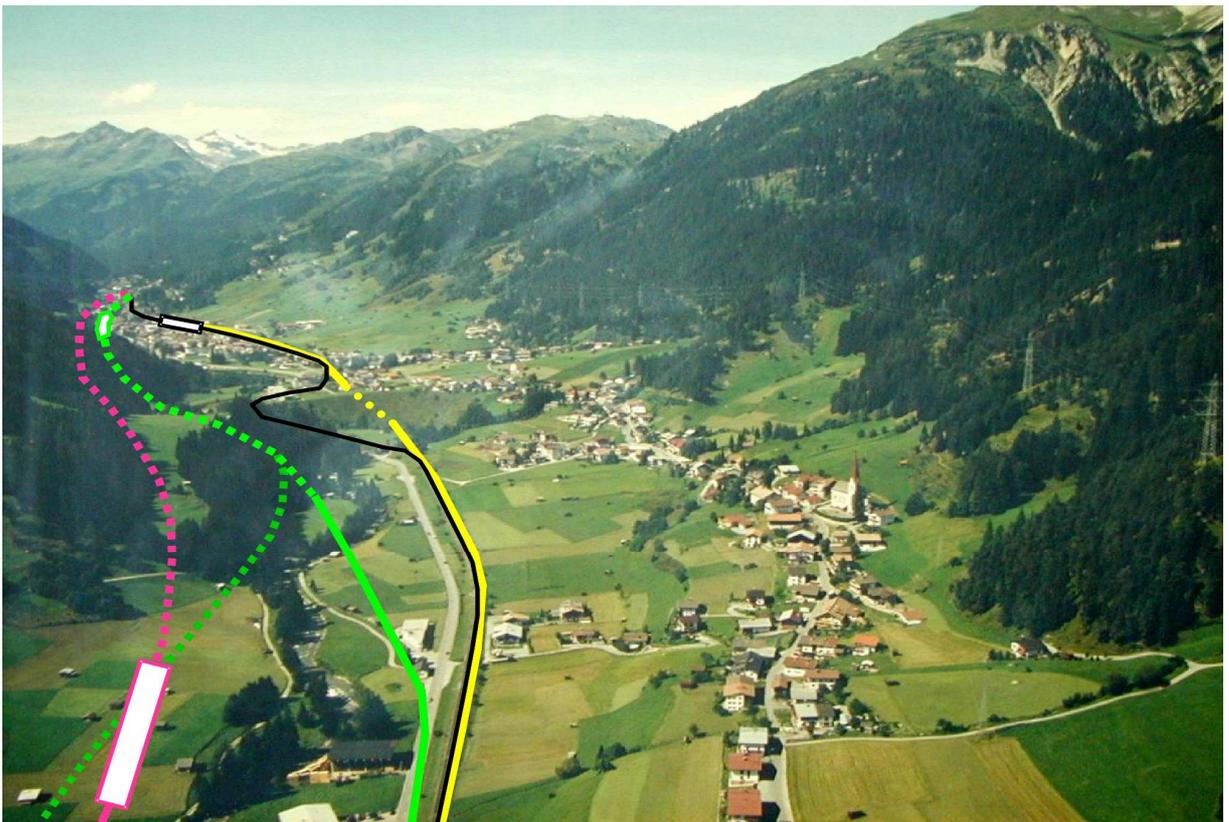


Abbildung 20 Lage der verschiedenen Lösungsvarianten (Fotomontage)<sup>147</sup>

<sup>146</sup> Wehr: Bahnverlegung und Ski-WM 2001 St. Anton am Arlberg. PowerPoint-Präsentation. 06.05.02.

<sup>147</sup> Wehr: Bahnverlegung und Ski-WM 2001 St. Anton am Arlberg. PowerPoint-Präsentation. 06.05.02.

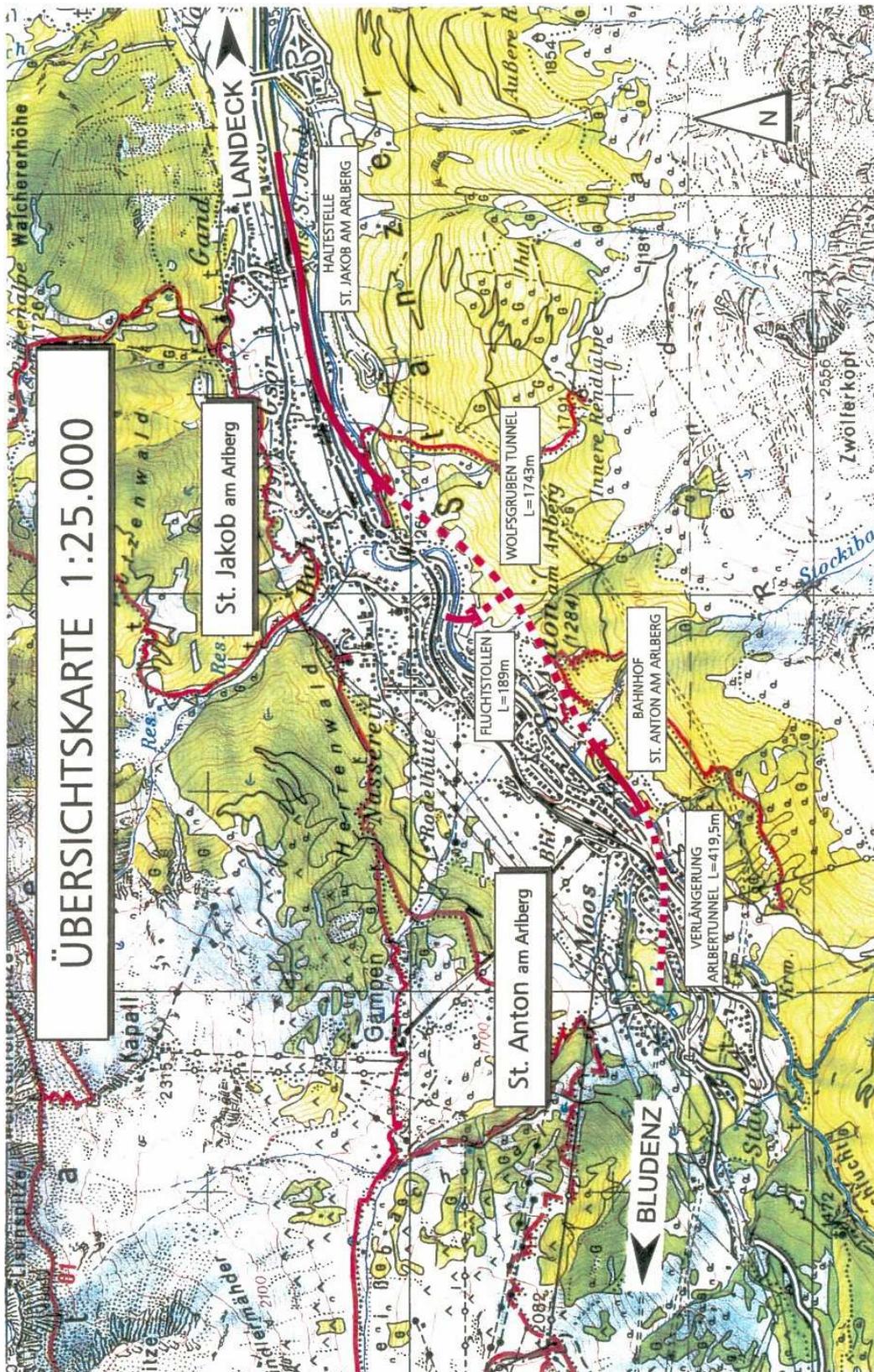


Abbildung 21 Lage des zweigleisigen Ausbaus der Strecke St. Jakob - St. Anton<sup>148</sup>

<sup>148</sup> Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Streckenplanung, 1998, S. 8.

### 1.3 Notwendigkeit des Projektes<sup>149</sup>

Die **Notwendigkeit** des zweigleisigen Ausbaus des Abschnitts St. Jakob a.A. – St. Anton a.A. hat sich aus der damals begrenzten Streckenkapazität und den vorhandenen bzw. zu erwartenden Verkehrsaufkommen ergeben.

Im Jahre 1997 betrug das Verkehrsaufkommen im Mittel rund 74 Züge / Tag, wobei diese Anzahl an verkehrstarken Tagen bei rund 113 Zügen / Tag gelegen ist.

Ausschlaggebend für die somit zeitweise mangelhafte Betriebsqualität waren vor allem

- die topographischen Verhältnisse
- die teilweise zu kurzen Hauptgleise in den Bahnhöfen
- die langen eingleisigen Abschnitte zwischen den Bahnhöfen
- lange Fahrzeiten und zum Teil geringe Geschwindigkeiten durch die bestehenden Anlageverhältnisse

Aufgrund der Verkehrsprognose 2010 müssen im künftigen Fahrplangefüge im Mittel rund 111 Zugfahrten abgewickelt werden, wovon auf die Reisezüge rund 40 und auf die Güterzüge rund 71 Zugfahrten entfallen.

Um diese Zahl von Zugfahrten abwickeln zu können, ist daher eine Reihe von bautechnischen und signaltechnischen Maßnahmen auf der Gesamtstrecke durchzuführen, wobei der zweigleisige Ausbau des Abschnittes St. Jakob a.A. – St. Anton a.A. einen wesentlichen Anteil zur Kapazitätserhöhung der Strecke Landeck – Bludenz beiträgt.

Dieses Infrastrukturprojekt des zweigleisigen Ausbaus beinhaltet ferner die Errichtung eines neuen Bahnhofs in St. Anton und bringt folgenden **Nutzen**:<sup>150</sup>

- Erhöhung der Streckenkapazität im Hinblick auf die künftige Verkehrsentwicklung
- Erhöhung der betrieblichen Flexibilität bei Zugbegegnungen durch den zweigleisigen Ausbau
- Erhöhung der Sicherheit vor Lawinen- und Steinschlaggefahren durch die Streckenführung im Tunnel
- Auflassung von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen
- Entlastung des Ortszentrums vom Verkehr und Flächengewinn für die Ortsentwicklung

---

<sup>149</sup> Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Streckenplanung, 1998, S. 22.

<sup>150</sup> Vgl. ÖBB: Ausbau der Arlbergstrecke – St. Jakob am Arlberg - St. Anton am Arlberg, 1999.

- Verbesserung der Lärmsituation durch für Anrainer und Gäste durch Verlegung der Eisenbahn aus dem Siedlungsgebiet
- Verbesserte Verkehrsführung durch Neugestaltung der Zu- und Abfahrten Errichtung eines neuen repräsentativen Bahnhofes mit Vorplatz
- Flächengewinn für die Ortsentwicklung durch Auflassung und Rückbau der ehemaligen Bahnhofsanlage
- Aufhebung der durch den alten Bahnhof gegebenen Trennwirkung zwischen Ortskern und Schigebiet
- Lokale und regionale volkswirtschaftliche Aspekte des 120 Mio. € -Projektes (Beschäftigungsimpulse, Attraktivitätssteigerung der Region, etc.)

Mit der alpinen Ski-Weltmeisterschaft war dann auch der richtige Zeitpunkt für die Realisierung des Projektes gegeben.

#### **1.4 Finanzierung**

Der im März 1997 abgeschlossene Finanzierungsvertrag sieht einen Kostenbeitrag des Landes Tirol von 17,5 Mio. EUR bzw. der Gemeinde St. Anton von 2,2 Mio. EUR vor. Als Gegenleistung ist das Eigentumsrecht über das Areal des alten Bahnhofes an das Land übertragen worden (Schätzwert: 7,27 Mio. EUR = 100 Mio. ATS).

Der ÖBB-Anteil von 140,3 Mio. EUR wurde zur Gänze über die Schieneninfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft finanziert.

## 1.5 Projektbeschreibung

### 1.5.1 Chronologie

---

#### 1884 Kaiser Franz Josef nimmt die Arlbergstrecke in Betrieb

---

#### 1983 ÖBB wollen den Abschnitt St. Jakob – St. Anton ausbauen<sup>151</sup>

---

Nachdem bereits die Streckenleistungsfähigkeit im Abschnitt Schnann - St. Jakob erhöht wurde, sehen die ÖBB vor, auch den Abschnitt St. Jakob - St. Anton zweigleisig auszubauen. Ein von den ÖBB vorgesehener und geplanter Streckenausbau entlang der bestehenden Trasse (Siehe „ÖBB 1985“ auf **Abbildung 19**, Seite 135) wird jedoch von der Gemeinde St. Anton in dieser Form strikt abgelehnt, da der vorgeschlagene Entwurf die bereits bestehenden Probleme des Eisenbahnverkehrs in St. Anton, wie

- Zerschneidung des Ortes in zwei Hälften
- Lärmbelästigung
- Verkehrsprobleme durch den schienengleichen Eisenbahnübergang

nach Ansicht der Gemeinde nur noch verstärkt hätte.

#### 1987 Ausarbeitung verschiedener Lösungsvarianten<sup>152</sup>

---

Ab 1987 werden daher von verschiedenen Seiten Lösungsvarianten mit dem Ziel ausgearbeitet, die o. a. Nachteile zu verringern bzw. zu vermeiden. Bei einer Gruppe von Vorschlägen ist die Beibehaltung der bestehenden Trasse mit Unterflurlegung des Bahnhofes vorgesehen, bei einer anderen, die Verlegung der Bahnanlagen auf die orographisch rechte Talseite nach Süden.

#### Herbst 1988 Zustimmung vom Gemeinderat & Fremdenverkehrsverband<sup>153</sup>

---

Nach langer und intensiver Diskussion der Trassenvarianten, entscheiden sich der Gemeinderat, sowie der Ausschuss des Fremdenverkehrsverbandes einstimmig für die Ausführung der Variante St. Anton Süd bzw. 2A mit Verlegung der Gleisanlagen auf die südliche Talseite und einem neuen Bahnhof St. Anton im Bereich der sogenannten „Planie“.

---

<sup>151</sup> Vgl. Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Streckenplanung, 1998, S. 9.

<sup>152</sup> Vgl. Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Streckenplanung, 1998, S. 9.

<sup>153</sup> Vgl. Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Streckenplanung, 1998, S. 9.

---

**Anfang 1989** **ILF wird mit der Erstellung des Einreichprojektes beauftragt**<sup>154</sup>

---

Auf der Grundlage dieses Lösungsvorschlages (Variante Süd bzw. 2A) beauftragen die ÖBB die ILF mit der Ausarbeitung des Einreichprojektes gem. §36/1, Eisenbahngesetz im Teilabschnitt St. Jakob – St. Anton (Siehe „Variante Süd 1989“ auf **Abbildung 19**, Seite 135).

---

**August 1989** **Planung und Bau wird der HLAG übertragen**<sup>155</sup>

---

Die Planung bzw. der Bau des Streckenabschnittes St. Jakob – St. Anton wird im August 1989 durch Verordnung gem. §8 des Hochleistungsstreckengesetzes der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG (HLAG) übertragen.

Auf der Grundlage des vorliegenden allgemeinen Bauentwurfs bereiten die ILF im Auftrag der HLAG die Einreichunterlagen für das nunmehr durchzuführende Trassenverordnungs-Verfahren nach §3/4 HL-Gesetz vor.

---

**31. Mai 1990** **HLAG überreicht Einreichunterlagen an das Ministerium**<sup>156</sup>

---

Am 31. Mai 1990 übergibt die HLAG die vollständigen Einreichunterlagen an das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur Einleitung des Trassenverordnungsverfahren. Somit soll die Bahnverlegung St. Anton (Variante Süd) bzw. der neue Trassenverlauf gemäß Hochleistungsstrecken-Gesetz bestimmt werden.

---

**Aug.-Sept. 1990** **Negative Stellungnahme der Gemeinde St. Anton zur Variante Süd**<sup>157</sup>

---

Im Zuge des Anhörungsverfahrens zur Erlassung der Trassenverordnung nach §3/4 HL-Gesetz findet Ende August 1990 in der Gemeinde St. Anton eine Bürgerversammlung mit betroffenen Grundeigentümern statt. Dabei werden Einwände gegen die Trassenführung erhoben. Deshalb gibt die Gemeinde St. Anton im Verfahren im September 1990 eine negative Stellungnahme zum eingereichten Projekt ab.

---

<sup>154</sup> Vgl. Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Streckenplanung, 1998, S. 9.

<sup>155</sup> Vgl. Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Streckenplanung, 1998, S. 9 f.

<sup>156</sup> Vgl. Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Streckenplanung, 1998, S. 10.

<sup>157</sup> Vgl. Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Streckenplanung, 1998, S. 10.

---

**Okt. 1990**                      **Grundsätzlich positive Stellungnahme des Landes Tirol<sup>158</sup>**

---

**Okt. 1991**                      **Lech spricht sich gegen eine Ski-WM-Bewerbung aus<sup>159</sup>**

---

Die Lecher Bevölkerung spricht sich in einer Bürgerbefragung zu 70 Prozent gegen eine gemeinsame Bewerbung von St. Anton und Lech am Arlberg für die Ski-WM 2001 aus.

**1992**                              **Trassenverordnungsverfahren kommt zum Stillstand<sup>160</sup>**

---

Da es zu keiner Einigung über die von der Gemeinde St. Anton geforderte kostenintensive Verlängerung des Tunnels in St. Jakob mit der HLAG kommt (Siehe „Änderung St. Jakob 1990“ auf **Abbildung 19**, Seite 135), tritt im Verfahren Ruhen ein, ohne dass eine Trassenverordnung erlassen worden ist. Die Planungsarbeiten werden eingestellt.

**1994**                              **Karl Schranz betreibt Lobbying für eine WM in St. Anton<sup>161</sup>**

---

Weltmeister Karl Schranz unternimmt für St. Anton einen neuerlichen Anlauf, um sich seinen Lebenstraum einer Ski-WM im Heimatort zu erfüllen. Er nützt seine Kontakte und findet breite Unterstützung bei den Tiroler Politikern und den zuständigen Stellen in Wien.

**19. April 1995**                      **St. Anton stimmt der Ski-WM-Bewerbung zu<sup>162</sup>**

---

In St. Anton stimmen die Mitglieder des Tourismusverbandes einstimmig und die Mitglieder des Gemeinderates mehrstimmig (13 Für- und 2 Gegenstimmen) für die Bewerbung zur Durchführung der alpinen Ski-WM 2001.

---

<sup>158</sup> Vgl. Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Streckenplanung, 1998, S. 10.

<sup>159</sup> Vgl. Koordinationsstelle St. Anton: Schlussbericht FIS Alpine Ski-WM St. Anton am Arlberg 2001, 2001, S. 6.

<sup>160</sup> Vgl. Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Streckenplanung, 1998, S. 10.

<sup>161</sup> Vgl. Koordinationsstelle St. Anton: Schlussbericht FIS Alpine Ski-WM St. Anton am Arlberg 2001, 2001, S. 6.

<sup>162</sup> Vgl. Koordinationsstelle St. Anton: Schlussbericht FIS Alpine Ski-WM St. Anton am Arlberg 2001, 2001, S. 5.

---

**24. April 1995**      **St. Anton wird zum österreichischen Kandidaten nominiert**<sup>163</sup>

---

Bei der nationalen Ausscheidung erhält St. Anton am Arlberg den Zuschlag des Österreichischen Skiverbandes (ÖSV) und wird zum österreichischen Kandidaten für den FIS Kongress in Christchurch (Neuseeland) nominiert. Ein weiterer Mitbewerber ist die Sportwelt Amadé in Salzburg.

---

**11. Mai 1996**      **Vergabe der alpinen Ski-WM an St. Anton**<sup>164</sup>

---

Bei der Wahl für die Austragung der alpinen Ski-WM 2001 triumphiert St. Anton und die nach Christchurch gereiste 67-Mann starke Delegation: St. Anton kann sich schließlich im dritten Wahlgang mit 64 Stimmen gegen St. Moritz (52) durchsetzen. Weitere Mitbewerber waren Garmisch, Val d'Isere, Bormio und Lillehammer. Das Bewerbungsbudget betrug 0,73 Mio. EUR (10 Mio. ATS).

Landeshauptmann Wendelin Weingartner gratuliert: „*St. Anton hat sich professionell beworben und harte Arbeit geleistet.*“ Bundeskanzler Franz Vranitzky: „*Ein Erfolg für Karl Schranz, für St. Anton, aber auch für Österreich!*“

In St. Anton wird sofort mit den Vorbereitungsmaßnahmen begonnen, was die Organisation und Bauten für die WM betrifft. Auch die Verlegung der Bahntrasse wird wieder ins Gespräch gebracht. Bürgermeister Herbert Sprenger sagt zu, direkt mit den ÖBB verhandeln zu wollen.

---

**Juli 1996**      **Gründung des WM-Komitees**<sup>165</sup>

---

Für alle Ski-WM-Belange, die St. Anton und insbesondere die infrastrukturellen Maßnahmen betreffen, wird das WM-Komitee gegründet.

---

**Herbst 1996**      **Entscheidung für die Variante Nord - Bildung einer Bürgerinitiative**<sup>166</sup>

---

Im Herbst 1996 werden von den ÖBB gemeinsam mit der Gemeinde St. Anton verschiedene Überlegungen zum Bahnausbau im Bereich St. Anton im Hinblick auf die WM angestellt. Diese führen letztendlich zur Planung der sogenannten Variante Nord, bei der aus dem bestehenden Arlbergtunnel eine zweigleisige Strecke mit einem rd. 1,2 km langen neuen Tunnel mit Portal östlich des alten Bahnhofs und anschließender neuer Trasse mit einem

---

<sup>163</sup> Vgl. Koordinationsstelle St. Anton: Schlussbericht FIS Alpine Ski-WM St. Anton am Arlberg 2001, 2001, S. 6.

<sup>164</sup> Vgl. Koordinationsstelle St. Anton: Schlussbericht FIS Alpine Ski-WM St. Anton am Arlberg 2001, 2001, S. 6 f.

<sup>165</sup> Vgl. Koordinationsstelle St. Anton: Schlussbericht FIS Alpine Ski-WM St. Anton am Arlberg 2001, 2001, S. 7.

<sup>166</sup> Vgl. Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Streckenplanung, 1998, S. 10.

weiteren rd. 0,5 km langen Tunnel im Bereich Guhl östlich von Nasserein vorgesehen ist (Siehe „Variante Nord 1997“ auf **Abbildung 19**, Seite 135). Gegen diese Lösung bildet sich im Zuge der Projektvorstellungen Widerstand aus der Bevölkerung der Ortsteile Seiche, Nasserein und Unterdorf, was zur Bildung einer Bürgerinitiative (BI „Bahn 2001-2101“) mit etwa 280 Unterschriften gegen diese Variante führt.

---

**6. Dez. 1996**      **Politische Willenserklärung**<sup>167</sup>

Kanzler Franz Vranitzky, Staatssekretär Karl Schlögl, sowie der Tiroler SP-Nationalratsabgeordneter Walter Guggenberger zeigen im Verlauf eines Lokalaugenscheins in St. Anton Verständnis für den „Störfaktor“ Bahn und sagen Unterstützung zu.

---

**12 Jan. 1997**      **Finanzierungszusage durch Verkehrsminister Scholten**<sup>168</sup>

Beim SP-Gipfel in Bad Tatzmannsdorf sprechen Nationalratsabgeordneter Walter Guggenberger und LHStv. Herbert Prock mit dem damaligen Verkehrsminister Rudolf Scholten, bei dem letztendlich die Entscheidung liegt. Guggenberger: *„Scholten sagt die Finanzierung zu. Kostenrahmen: rund 36,34 Mio. EUR (500 Mio. ATS) für den Bund, auch das Land Tirol wird einen erheblichen Beitrag zuschießen müssen. Der Bahnhof wird nach Norden verlegt, zwei Tunnels sollen die Bahnschranken entbehrlich machen und damit auch die Quasi-Teilung des Ortes durch die Bahnstrecke.“*

---

**25-27. Jan. 1997**      **Finanzierungsvertrag u. Planungsbeginn für die „Variante Nord“**<sup>169</sup>

Am Rande des Kitzbühler Hahnenkammrennens (25.01.97) treffen sich Bundeskanzler Vranitzky und Sport-Staatssekretär Schlögl (beide letztmals in ihrer Funktion) mit Landeshauptmann Weingartner, LHStv. Prock und Finanz-Landesrat Ferdinand Eberle zu einem Gespräch über die Finanzierung des neuen Bahnhofes in St. Anton. Die Einigung über den 36,34 Mio. EUR (500 Mio. ATS) Finanzierungsrahmen erfolgt zunächst per Handschlag. Der Finanzierungsvertrag zwischen Bund, Land Tirol, Gemeinde St. Anton am Arlberg wird am Montag den 27. Jänner 1997 unterschrieben und daraufhin die Planungen für die „Variante Nord“ aufgenommen.

---

<sup>167</sup> Vgl. Koordinationsstelle St. Anton: Schlussbericht FIS Alpine Ski-WM St. Anton am Arlberg 2001, 2001, S. 7.

<sup>168</sup> Vgl. Linde: St. Anton: Mit der Ski-WM kommt ein neuer Bahnhof. <http://www.kurier.at>. 12.01.97.

<sup>169</sup> Vgl. k. A.: Vranitzkys letzter Akt in Tirol. <http://www.kurier.at>. 27.01.97.

---

**6. März 1997**                    **Vertragsunterzeichnung für die „Variante Nord“<sup>170</sup>**

---

Am 6. März 1997 unterzeichnen der neue Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr Caspar Einem (SPÖ), Landeshauptmann Wendelin Weingartner und Bürgermeister Herbert Sprenger die Verträge für die Verlegung des Bahnhofes St. Anton und den zweigleisigen Bahnausbau ab St. Jakob. Sie beinhalten neben dem Aus- und Umbau von Bahnhof und Strecke auch eine Garantie des Landes, die freiwerdenden Grundflächen nach den Vorstellungen der Gemeinde St. Anton zu verwenden. Die Grundstücke werden vom Land erworben. Außerdem beteiligt es sich mit 17,44 Mio. EUR (240 Mio. ATS) an den Kosten zur Verlegung des Bahnhofes.

---

**Mai 1997**                            **Variantenvergleich: Entscheidungshilfe zur richtigen Trassenwahl<sup>171</sup>**

---

Im Zusammenhang mit den teils hitzigen Diskussionen über die verschiedenen Trassenmöglichkeiten eines zweigleisigen Ausbaus der Arlbergstrecke zwischen St. Jakob und St. Anton werden die ÖBB Ende Mai 1997 beauftragt, einen Variantenvergleich durchzuführen. Dieser wird unter Federführung der ÖBB und von Univ. Prof. Schneider vom Institut für Baubetriebslehre und Bauwirtschaft der Universität Innsbruck von den 3 Planungsbüros, welche die einzelnen Varianten bearbeitet haben, durchgeführt:

- Siemens, als Verfasser einer neuen Variante Süd mit langem Tunnel
- ILF, als Verfasser der Variante Süd mit kurzem Tunnel
- Bernard+Partner, als Verfasser der Variante Nord

Auf Grundlage dieses Variantenvergleichs und der Feststellung, dass die Variante Süd-kurz unter der Voraussetzung der Erlassung der Trassenverordnung nach dem 1990 von der HLAG eingereichten Entwurf, d.h. ohne Durchführung eines Bürgerbeteiligungs- oder UVP-Verfahrens nach dem UVP-Gesetz, rechtzeitig bis zur Ski-WM 2001 betriebsbereit fertiggestellt werden kann, wird von den ÖBB Anfang Juli 1997 die Entscheidung getroffen, diese Variante der weiteren Planung zugrunde zu legen.

---

**Juli 1997**                            **Gemeinde und ÖBB entscheiden sich für „Variante Süd-kurz“<sup>172</sup>**

---

Nachdem sich der Gemeinderat in seiner letzten Sitzung einstimmig für eine Verwirklichung des kürzeren Süd-Projektes ausspricht, versichert Landeshauptmann Weingartner, dass die finanzielle Unterstützung in der Höhe von etwa 17,44 Mio. EUR (240 Mio. ATS) auch für

---

<sup>170</sup> Vgl. k. A.: Verträge für Bahnhof in St. Anton unterzeichnet. <http://www.kurier.at>. 07.03.97.

<sup>171</sup> Vgl. Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Streckenplanung, 1998, S. 10 ff.

<sup>172</sup> Vgl. k. A.: St. Anton bevorzugt Bahn-Südfahrt. <http://www.kurier.at>. 24.07.97.

dieses Projekt aufrecht sei. Außerdem zeigen sich sowohl ÖBB-Aufsichtsratsvorsitzender Rudolf Streicher (er schickte einen Brief an St. Anton's Bürgermeister Sprenger) als auch Verkehrsminister Caspar Einem bereit, die Süd-Variante zu unterstützen.

Am 29. Juli fällt dann bei einer ÖBB-Aufsichtsrat-Sitzung die endgültige Entscheidung zugunsten der „Variante Süd kurz“. Damit wird auch den Ansprüchen der seit Herbst 1996 agierenden Bürgerinitiative „Bahn 2001-2101“ entsprochen.

---

**Juli 1997                      Beginn der Einreichplanung „Variante Süd-kurz“**

---

**20. August 1997      Projektpräsentation und Diskussion<sup>173</sup>**

---

Bei einer Großveranstaltung in St. Anton wird das Projekt ca. 800 Bürgern vorgestellt, diskutiert und anschließend unter Berücksichtigung von Vorschlägen aller Beteiligten weiterentwickelt.

**2. Jänner 1998            Verkehrsminister Einem unterzeichnet Trassenverordnung<sup>174</sup>**

---

Die Trassenverordnung wird auf Grundlage des im Jahre 1990 eingereichten Verordnungsplanes von Verkehrsminister Caspar Einem am 2. Jänner 1998 unterzeichnet.

**10. Jan. 1998            Einreichung des Projekts zwecks Baubewilligung<sup>175</sup>**

---

Zu diesem Zeitpunkt legen die ÖBB folgende Unterlagen zur eisenbahnrechtlichen Bewilligung vor:

- Streckenplanung mit Rodungsunterlagen
- Brücken- und Mauerplanung
- Tunnelplanung bergmännische Bauweise
- Tunnelplanung offene Bauweise
- Naturschutzrechtliche Unterlagen – Strecke
- Deponieplanung
- Wasserrechtliche Unterlagen – Strecke
- Evaluierung der Arbeitsplätze.

---

<sup>173</sup> Vgl. Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Streckenplanung, 1998, S. 17.

<sup>174</sup> Vgl. Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Streckenplanung, 1998, S. 16.

<sup>175</sup> Vgl. Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Neubau Bahnhof St. Anton, 1999, S. 3.

---

**9. März 1998                    Vertragsunterzeichnung für die „Variante Süd-kurz“<sup>176</sup>**

---

Ein Jahr und drei Tage nach der letzten Unterschrift wird das „galoppierende Pferd umgesattelt“, wie es Verkehrsminister Einem ausdrückt. Der Minister unterschreibt gemeinsam mit Landeshauptmann Weingartner und St. Antons Bürgermeister Sprenger die endgültige Fassung des Bahnhofsumbaus, nämlich die Variante Süd kurz. Das Land Tirol stellt für diese Maßnahmen 17,44 Mio. EUR (240 Mio. ATS) zur Verfügung, die Gemeinde St. Anton trägt an die 2,18 Mio. EUR (30 Mio. ATS) bei. Den Rest des insgesamt mit 88,66 Mio. EUR (1,22 Mrd. ATS) veranschlagten Projektes bringt der Bund auf.

---

**1-2. April 1998                    Durchführung des eisenbahnrechtlichen Bauverfahrens<sup>177</sup>**

---

---

**15. Mai 1998                    Erteilung des Baubescheides<sup>178</sup>**

---

Am 15. Mai 1998 werden die eisenbahnrechtliche und die wasserrechtliche Baugenehmigung mit Bescheid GZ: 299.705/15-II/C/12/98 erteilt.

---

**Sommer 1998                    Internationaler Architektenwettbewerb<sup>179</sup>**

---

Im Sommer 1998 wird von den ÖBB ein Architekturwettbewerb ausgeschrieben mit dem Ziel, Entwürfe für die Neuerrichtung des Bahnhofsgebäudes mit Bahnhofsvorplatz, sowie die Gestaltung des Wettbewerbsareals einschließlich der Anbindungen an den Ort und zweier Brücken über die Rosanna zu erlangen. Sieger dieses Wettbewerbs sind die Architekten Gerhard Manzl, Manfred Sandner und Johann Ritsch.

---

**13. Juli 1998                    Baubeginn**

---

---

**10. Sept. 2000                    Inbetriebnahme der neuen Bahnstrecke**

---

Im Spätherbst 2000 findet die Betriebsumlegung auf die neue Strecke statt.

---

**28. Jan. 2001                    Beginn der FIS Alpine Ski-WM**

---

---

<sup>176</sup> Vgl. k. A.: Ab Mitte Juni wird der neue Bahnhof St. Anton gebaut. <http://www.kurier.at>. 10.03.98.

<sup>177</sup> Vgl. Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Neubau Bahnhof St. Anton, 1999, S. 3.

<sup>178</sup> Vgl. Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Neubau Bahnhof St. Anton, 1999, S. 3.

<sup>179</sup> Vgl. Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Neubau Bahnhof St. Anton, 1999, S. 4.

---

**10. Feb. 2001**            **Ende der FIS Alpine Ski-WM**

---

**2002**                    **Ende der Fertigstellungsarbeiten**

---

### **1.5.2 Projektphasen**

Die einzelnen Projektphasen, sowie die Aktivitäten der Projektbezugsgruppen sind in **Tabelle 5** ersichtlich (Siehe Seite 148).

		1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004			
		I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Bahnhof St. Anton	Vergabe der alpinen Ski-WM 2002 an St. Anton	◆											
	Einreichplanung (Variante Nord)		■										
	Einreichplanung (Variante Süd-kurz)		■										
	Ausschreibungsplanung		■										
	Genehmigungsverfahren		■										
	Ausschreibung und Bauvergabe		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Baulos St. Jakob, Tiefbau			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Wolfsgrubentunnel			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Bahnhof St. Anton, Tiefbau			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Bahnhof St. Anton, Aufnahmegebäude			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Projektmarketing	Rosammaverlegung			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Verlängerung Arbergtunnel (offene Bauweise)			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Aufweitung Arbergtunnel			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Gleisverlegung, Sicherungsanlagen, Fahrleitung			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Betriebsumlegung auf neue Strecke			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Alpine Ski-Weltmeisterschaft			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Fertigstellungs- und Restarbeiten			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
							◆						
Aktivitäten der Projektbezugsgruppen													

**Legende**

- ◆ Meilenstein beim Bahnhofsneubau
- Marketingmaßnahme der ÖBB
- ◆ Aktivitäten der Projektbezugsgruppen

Tabelle 5 Bahnhof St. Anton: Projektphasen und Chronologie der gesetzten Aktivitäten

### 1.5.3 Technischer Bericht<sup>180</sup>

Das Projekt ist in vier Bauabschnitte gegliedert, die sich insgesamt auf einer Länge von 5.946 m erstrecken. Der Tunnelanteil der Neubaustrecke beträgt knapp 63 Prozent.

#### **Abschnitt 01: St. Jakob am Arlberg – Wolfgrubentunnel Ostportal (km 95,554 – km 97,357; Länge 1.803 m)**

Der Abschnitt beginnt bei km 95,554 im Anschluss an den zweigleisig ausgebauten Abschnitt Schnann – St. Jakob a.A. Mit einem kurzen Linksbogen ( $R= 1.825$  m,  $LK= 71,564$  m) rückt die neue Trasse vom Bestand nach Süden ab. Anschließend folgt ein Rechtsbogen mit  $R= 1.800$  m in dem die künftige Haltestelle St. Jakob mit zwei 150 m langen Randbahnsteigen liegt. Die Trasse quert anschließend zweimal das Bestandsgleis und schwenkt dann mit einem Linksbogen ( $R= 1.250$  m) nach Süden und überquert bei km 97,20 mittels einer rund 60 m langen Brücke die Rosanna. An den Bogen mit dem  $R= -1250$  m schließt eine Eilinie ( $Lü= 30$  m) und ein Bogen mit  $R= -1.500$  m an. Bei km 97,357 liegt das Ostportal des Wolfgrubentunnels.

Baumaßnahmen: Dammschüttungen, Straßen- und Gewässerunterführungen, Verlegung der Rosanna auf einer Länge von ca. 200 m, Bau einer Eisenbahnbrücke und einer Wirtschaftswegbrücke über die Rosanna.

#### **Abschnitt 02: Wolfgrubentunnel mit Fluchtstollen (km 97,357 – km 99,100; Länge 1.743 m)**

Der Portalbereich Ost liegt in einem Linksbogen mit  $R= 1.500$  m. Es folgen ein Übergangsbogen ( $Lü= 185.250$  m) und eine rund 70,515 m lange Gerade. Anschließend folgt ein Rechtsbogen mit  $R= 1.250$  m. Bei km 98,190 zweigt der rund 175 m lange Zugangstollen rechts der Bahn ab.

Nach der Unterquerung des Wolfgrubenbaches (km 98,385) folgt eine Gerade mit  $L= 252,014$  m. In dieser Geraden ist die Gleisverbindung Ost des Bahnhofs St. Anton a.A. situiert. Es folgt ein Übergangsbogen mit  $L= 52,5$  m und ein Rechtsbogen mit  $R= 2.000$  m ohne Überhöhung. In diesem Bogen zweigen bei km 98,860 mittels Bogenweichen (1200 – 1:18,5) die Bahnhofsgleise (Gleis 3, 4) ab. Bei km 98,920 liegt das bergmännische Tunnelportal. Die restlichen 180 m des insgesamt 1743 m langen Wolfgrubentunnels

---

<sup>180</sup> Vgl. Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Streckenplanung, 1998, S. 32 ff.

werden in offener Bauweise (4-gleisig) errichtet. Das Westportal liegt bei km 99,100 und ist so festgelegt, dass es außerhalb des Gefährdungsbereiches der Stockibachlawine liegt.

Baumaßnahmen: Bergmännischer Tunnelvortrieb nach der Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode (NÖT) auf einer Länge von 1.563 m, sowie rund 180 m Tunnel in offener Bauweise.

**Abschnitt 03: Neuer Bahnhof St. Anton**  
**(km 99,100 – km 99,500; Länge 400 m)**

Der nicht überbaute Teil des Bahnhofs St. Anton a.A. liegt auf dem Gelände der Planie (Aufschüttung aus Ausbruchsmaterial des bestehenden Eisenbahntunnels) zwischen den Gefährdungsbereichen der Stockibach- und Gampberglawine.

Der Bahnhof liegt in einer Links/Rechtsbogenfolge ( $R = -2.000$  m,  $R = 950$  m). Die Entwurfsgeschwindigkeit ist mit  $V_e = 100$  km/h dem anschließenden Arlbergtunnel angepasst.

Der Bahnhof erhält zwei durchgehende Hauptgleise und zwei seitenrichtige Überholgleise. Die jeweilige Einfahrtsgeschwindigkeit der Bahnhofsgleise (Gleis 3, 4) beträgt 100 km/h, die Ausfahrtsgeschwindigkeit 80 km/h (Siehe **Abbildung 23**, Seite 153).

Zusätzlich werden nach Abstimmung mit dem Betriebsdienst ein Betriebsgleis (Gleis 6) und ein Rettungsgleis (Gleis 6A) als erforderlich befunden.

Das Gleis 6A endet an einer Kopframpe, über die die Einsatzfahrzeuge auf den Rettungszug gelangen.

Für die Reisenden stehen zwei Inselbahnsteige mit einer Länge von je 420 m zur Verfügung. Die Bahnsteige werden über eine Bahnsteigunterführung, welche mit Stiegenaufgängen in beide Richtungen und Liften ausgestattet ist, errichtet.

Folgende Verschieberbahnsteige sind vorgesehen (Siehe **Abbildung 23**, Seite 153):

- zwischen den Hauptgleisen (Gleis 1/2) im Bereich km 98,495 bis km 99,350.
- bei den Bahnhofsgleisen (Gleis 3/4) im Bereich km 98,495 und Ausfahrtssignal (Gleis 4 – km 99,610) bzw. Einfahrtssignal (Gleis 3 – km 99,620)
- zwischen Gleis 1/3 und Gleis 2/4 vom Bahnsteigende bis Aus- bzw. Einfahrtssignal

Ein neues Aufnahmegebäude mit Stellwerk, einschließlich entsprechender Zufahrten sind projektgemäß vorgesehen.

Baumaßnahmen: Für den Bahnhofsbau sind umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen im Gelände erforderlich. Die Rosanna erhält auf ca. 480 m ein neues etwas südlicher liegendes Flussbett. An der Südseite der Bahnhofsanlage werden Bohrpfähle und Raumgitterwände errichtet und mit schallschluckenden Materialien großflächig verkleidet.

**Abschnitt 04: Verlängerung Arlbergtunnel und Aufweitung des bestehenden Arlbergtunnels (km 99,500 – km 101,500; Länge 2.000 m)**

Der bestehende Arlbergtunnel wird in offener Bauweise rund 420 m nach Osten verlängert. Der Tunnel wird in offener Bauweise errichtet und liegt in einem Rechtsbogen mit  $R=950$  m. Bei km 99,625 zweigen die Bahnhofsgleise mit überhöhten Bogenweichen (1200 – 1:18,5) vor den Hauptgleisen ab.

Der Gleisabstand zwischen den Hauptgleisen wird auf 3,50 m entsprechend dem bestehenden Arlbergtunnel verzogen.

An den Rechtsbogen mit  $R=950$  m schließt ein 80 m langer Übergangsbogen an, der in den bestehenden Arlbergtunnel reicht. Deshalb muss der Tunnel entsprechend aufgeweitet werden. Bei km 99,880 m ist rechts der Bahn ein Rettungsschacht geplant.

Ab km 100,060 liegen die Hauptgleise im Bestand. Bei km 100,300 sind die Einfahrtsweichen (4 EW 1200 – 1:24) für den Bahnhof St. Anton a.A. im bestehenden Arlbergtunnel angeordnet. Das bestehende Gleis 1 muss im Bereich der Gleisverbindung West entsprechend der Höhenlage von Gleis 2 abgesenkt werden. Die Absenkung von Gleis 1 endet bei km 100,570. Der Abschnitt endet in km 101,500, wobei mit Ausnahme der Nischen beim Vorsignal (km 101,465) keine Bauarbeiten zwischen km 100,570 und km 101,500 vorgesehen sind.

Baumaßnahmen: Die in offener Bauweise errichtete Tunnelverlängerung des Arlbergtunnels wird nach der Erdeinschüttung begrünt und südseitig mit Steinschichtungen als Lawinoprallwand ausgebildet. Die Aufweitung des bestehenden Tunnels und die Absenkung der Gleise wird größtenteils mit Schrämmaschinen und teilweise in schonendem Sprengvortrieb durchgeführt. Für die Abwicklung der Hauptarbeiten wird der gesamte Zugsverkehr auf der Arlbergstrecke für die Dauer von 2 Wochen eingestellt. Zum Schutz der Gebäude im unmittelbaren Tunnelbereich wird unter beiden Gleisen ein Masse-Feder-System zur Vermeidung der Körperschall- und Erschütterungsübertragung eingebaut. Im Übergangsbereich zum normalen Schotterbau werden schalldämmende Unterschottermatten verlegt.

### 1.5.4 Lageplan

Lageplan Bahnhof St. Anton:

Siehe **Abbildung 22** (Seite 152).

Gleisanlage des Bahnhofs St. Anton:

Siehe **Abbildung 23** (Seite 153).

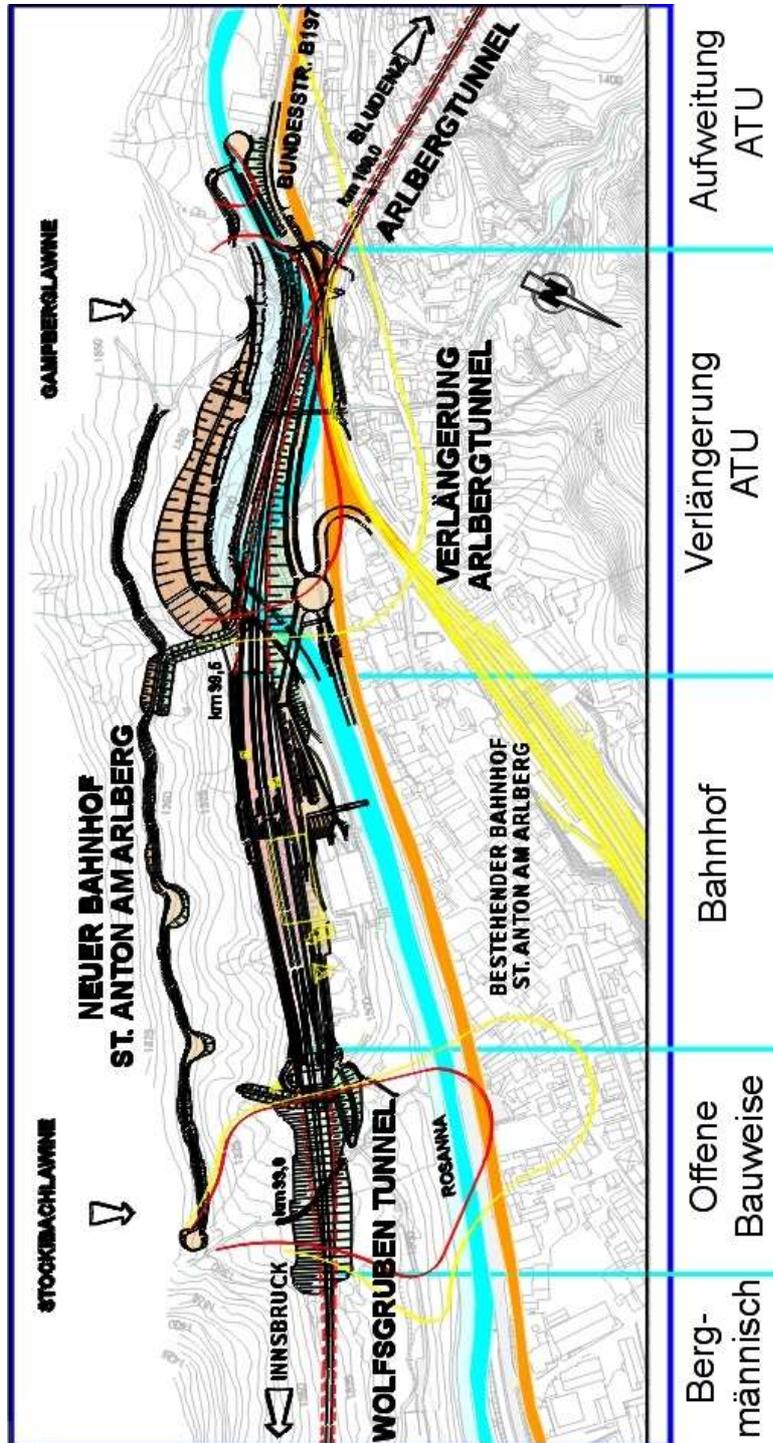


Abbildung 22 Lageplan des Bahnhofs St. Anton<sup>181</sup>

<sup>181</sup> Wehr: Bahnverlegung und Ski-WM 2001 St. Anton am Arlberg. PowerPoint-Präsentation. 06.05.02.

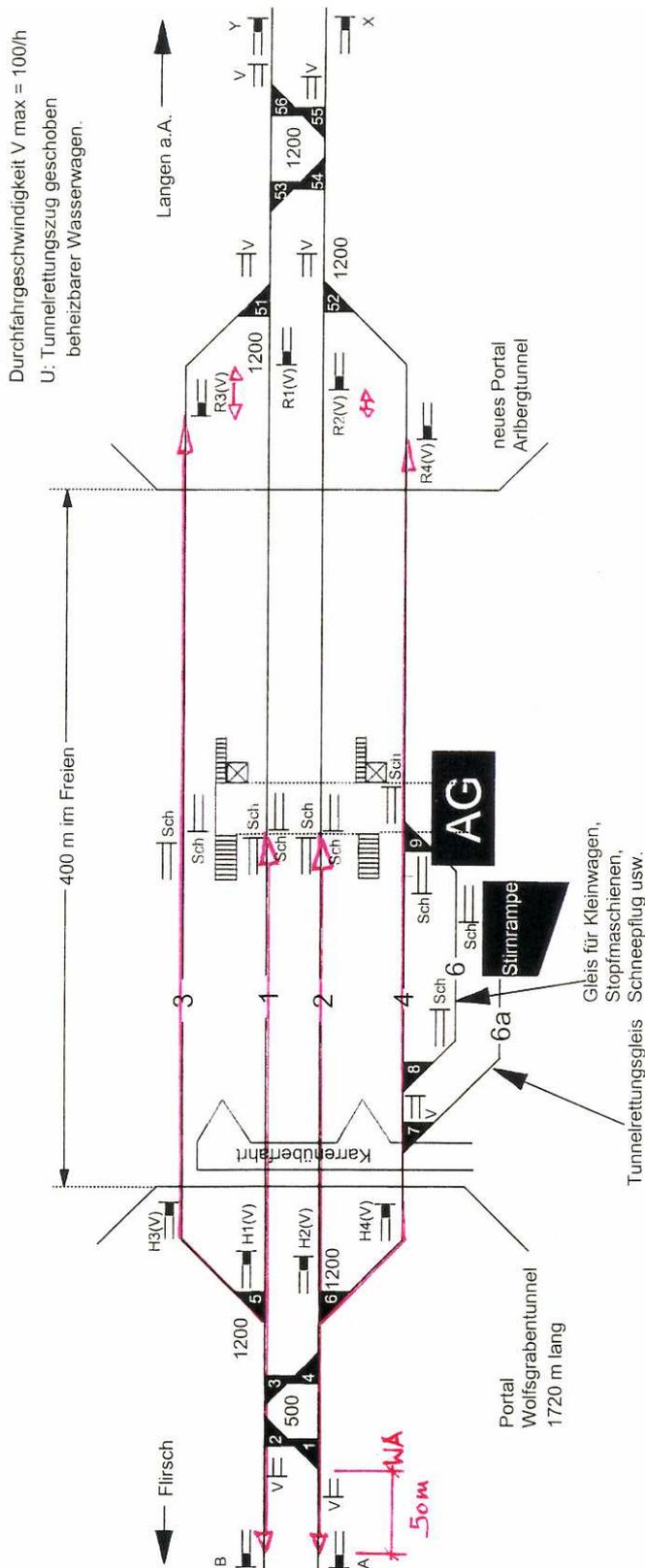
BT - BP  
17.10.1997

# PROJEKT NEUBAU

Bf St.Anton a.A., SÜD  
variante 6

Unterschied zu Variante 5:  
Gleis 6 auf 116 m verkürzt  
Bahnsteige Richtung Westen verschoben

— VERSCHEIB



Länge der Hauptgleise: Gleis 1: 650 m  
Gleis 2: 650 m  
Gleis 3: 650 m  
Gleis 4: 650 m  
GESAMT .....:2600 m

Länge der Bahnsteige: Gleis 1: 420 m  
Gleis 2: 420 m  
Gleis 3: 420 m  
Gleis 4: 420 m  
GESAMT .....:1680 m

Länge der Nebengleise: Gleis 6a: 100 m  
Gleis 6 : 116 m  
GESAMT .....: 216 m

Abbildung 23 Gleisanlage des Bahnhofs St. Anton<sup>182</sup>

<sup>182</sup> Lässer, Lajlar: Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Streckenplanung, 1998, S. 35.

## 2 Projektumfeldanalyse

### 2.1 Projektbeteiligte

- **Bauherr**

ÖBB – Österreichische Bundesbahnen

Generaldirektor	Dipl. Ing. Dr. <b>Helmut Draxler</b> (1993-2001)
Generaldirektor-Stellvertreter	Dipl. Ing. <b>Helmut Hainitz</b>
Aufsichtsrat Vorsitzender	Dipl. Ing. Dr. <b>Rudolf Streicher</b>
Projektleiter	Dipl. Ing. Dr. <b>Hans Wehr</b> (ÖBB GB Planung & Engineering) Dipl. Ing. <b>Karl Schmid</b> (ÖBB GB Planung & Engineering)

Nach dem Vorstandsbeschluss die Bahnverlegung zu realisieren, wurde das Projektteam St. Anton gebildet. Es handelte sich hierbei um eine reine Projektorganisation, die komplett aus dem Tagesgeschäft der ÖBB ausgegliedert und mit den Befugnissen eines eigenen Geschäftsbereichs ausgestattet wurde. Die Projektleitung vertraute man Dipl. Ing. Dr. Hans Wehr und Dipl. Ing. Karl Schmid des Geschäftsbereiches Planung und Engineering an; unmittelbarer Vorgesetzter war der Vorstandsdirektor des ÖBB-Bereiches Infrastruktur Helmut Hainitz. Die Aufgabenteilung zwischen diesen zwei Projektleitern ergab sich aus der 15 jährigen gemeinsamen und erfolgreichen Arbeitserfahrung:

- Wehr: Projektstrategie, Projektorganisation, Projektkommunikation, Betreuung der Obrigkeit (Politik, Behörden, ÖBB-Vorstand), Budgetfragen
- Schmid: Baumsetzung (Bauphasenpläne, Bauablaufpläne), Baufirmenbetreuung, Bauabrechnung

Die ÖBB haben das Projektumfeld sorgfältig untersucht und daraus die Gefährdungspotentiale für das Bauvorhaben abgeleitet.

- **Planer**<sup>183</sup>

Geotechnische- und Bauvermessung	<b>AVD</b> , ARGE Vermessung Dornbirn
Vermessung	<b>AVT</b> , ARGE Ingenieurgemeinschaft Vermessung Tirol
Statisch-konstruktive Ausführungsplanung	<b>DI Werner Baumgartinger</b> , Zivilingenieurbüro /Angerberg
Statisch-konstruktive Ausführungsplanung	<b>Bernard + Partner</b> , ZT GmbH / Hall in Tirol
Geotechnische Beratung	<b>BGG Ingenieurbüro</b> , Prof. DI Dr. Waibel / Hohenems
Deponie- und Kontaminationsprüfung	<b>ESW Consulting Wruss</b> , ZT GmbH / Wien
Begleitende Kontrolle	<b>Fritsch, Chiari &amp; Partner</b> , ZT GmbH / Wien
Statisch-konstruktive Ausführungsplanung	<b>Geoconsult</b> ZT GmbH / Wien
Bauleitung	<b>Ingenieurgesellschaft für Geotechnik und Tunnelbau GmbH</b> / Salzburg
Deponie-/Streckenplanung, Planungskoordination und Projektsteuerung	<b>ILF Beratende Ingenieure</b> , ZT GmbH / Innsbruck
Statisch-konstruktive Ausführungsplanung	<b>iC interdisziplinäre Consulanten</b> ZT GmbH / Wien
Oberbauleitung, Deponiemanagement	<b>DI Andreas Knittel</b> , ZT für Bauwesen / Hallein
Vermessung unter und ober Tage	<b>Vermessungsbüro DI Christian Maletz</b> / Villach
Planung Aufnahmegebäude	<b>Architekten Manzl, Santner, Ritsch</b> / Innsbruck
Prüfingenieur	<b>DI Dr. techn. Oswald Neuner</b> / Innsbruck
Planung der festen Fahrbahn	<b>Ingenieurbüro A. Pauser</b> , ZT GmbH / Wien
Ausführungsplanung Baulos Schnann, Beweissicherung	<b>DI Georg Pfenninger</b> , ZT für Bauwesen / Landeck
Rechtsberatung	<b>Prokopp &amp; Willmitzer</b> , Rechtsanwälte / Baden

<sup>183</sup> ÖBB: Ausbau der Arlbergstrecke – St. Jakob am Arlberg - St. Anton am Arlberg, 1999.

Qualitätsmanagement	<b>Qualitop</b> , Beratungsgesellschaft für Unternehmens-Optimierung / Vlotho
Tunnelbautechnischer Sachverständiger	<b>o. Univ. Prof. DI Eckart Schneider</b> / Innsbruck
Geologie	<b>Dr. Christian Schober</b> , Berater für angewandte Geologie / Lochen
Tunnelplanung	<b>DI Dr. techn. Bernd Strobl</b> , ZT für Bauwesen / Wien
Bauleitung	<b>Verbundplan GmbH</b> / Wien
Oberbauleitung	<b>Verbundplan GmbH</b> / Salzburg
Bauaufsicht	<b>Verbundplan GmbH</b> / Klagenfurt
Betonberatung	<b>Verbundplan Prüf- und Messtechnik GmbH</b> / Strass im Zillertal
Geotechnische Messungen, Bauleitung	<b>Vorarberger Illwerke AG</b> / Schruns
Bauleitung	<b>Zierl Consult</b> , Ingenieurgemeinschaft / Bludenz

- **Ausführende Firmen**<sup>184</sup>

Für die Vergabe der einzelnen Leistungen fand eine EU-weite Ausschreibung statt.

Gesamte Bauarbeiten	<b>ARGE ÖBB St. Anton</b> , Mayreder-Stuag-Ilbau-Porr
Feste Fahrbahn, Befahrbarkeit, Löschwasserleitung	<b>ARGE Bahntechnik</b> , W. Rhomberg – E. Heitkamp - Rhomberg Gleisbau / Bregenz
Elektroinstallationen, Stromversorgung	<b>EWA</b> Energie und Wirtschaftsbetriebe der Gemeinde St. Anton GmbH
Lawinenschutzbauten	<b>Forsttechnischer Dienst für Wildbach- und Lawinerverbauung</b> / Imst

- **Sonstige Projektbeteiligte**

Finanzierungsgesellschaft:

SCHIG - Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH

---

<sup>184</sup> ÖBB: Ausbau der Arlbergstrecke – St. Jakob am Arlberg - St. Anton am Arlberg, 1999.

## 2.2 Politik

### • Bundespolitik und Landespolitik

Hier waren Bundeskanzler Franz Vranitzky (1987-1997/SPÖ) und der Tiroler Landeshauptmann Wendelin Weingartner (1993-2002/ÖVP) die wichtigsten Akteure.

Nachdem die politische Willenserklärung die Bahnverlegung zu verwirklichen bereits am 6. Dezember 1996 bei einem Lokalausweis in St. Anton durch den Bundeskanzler stattgefunden hatte, wurde die Realisierung dieses Infrastrukturprojektes am 25. Jänner 1997 am Rande des Kitzbühler Hahnenkammrennens zwischen Bundeskanzler Vranitzky und dem Tiroler Landeshauptmann Weingartner vertraglich politisch vereinbart.

Der Klubobmann der Tiroler Grünen, Georg Willi, hat dann fünf Tage vor Baubeginn am 8. Juli 1998 eine Kampagne gestartet, die das Projekt diskreditieren sollte. Hierbei kritisierten die Tiroler Grünen vor allem die nicht umweltverträglichen Baumaßnahmen für die Ski-WM und forderten den zuständigen Tiroler Landesrat Fritz Astl (ÖVP) auf, in St. Anton „*die Notbremse zu ziehen*“.<sup>185</sup>

Zu diesem Zwecke ließ man Peter Pilz (1991-1997 Klubobmann der Grünen und 1991-1999 Abg. z. Wr. Landtag, Mitgl. des Wr. Gemeinderats) aus Wien anreisen um eine Pressekonferenz abzuhalten. Die Grünen haben allerdings im Verlauf dieser unzureichend vorbereiteten Pressekonferenz sehr rasch gemerkt, dass sie hier weder politisch punkten, noch das gewünschte Ergebnis erzielen können. Die neue Trasse hat auch kaum landschaftliche Eingriffe verursacht, sondern vielmehr eine Verbesserung gegenüber dem Altbestand gebracht. In der Folge haben sie die Bahnverlegung St. Anton auch nie mehr thematisiert, sodass dieses Projekt über alle Parteigrenzen hinweg Akzeptanz gefunden hat.

---

<sup>185</sup> APA: Probleme mit Ski-WM in St. Anton. <http://derstandard.at/Archiv>. 09.07.98.

- **Regionalpolitik (Gemeinde St. Anton)**

Bürgermeister Herbert Sprenger und Vizebürgermeister Jakob Klimmer (aktuelle Bürgermeister) sind geschlossen hinter dem Projekt gestanden. Durch die Austragung der alpinen Ski-WM konnten neben der Bahnverlegung weitere lang ersehnte Großbauvorhaben realisiert werden. Insgesamt wurden 61,8 Mio. EUR (850 Mio. ATS) in St. Anton investiert:

- 19,6 Mio. EUR als WM-Veranstaltungsbudget
- 23,3 Mio. EUR für neue Gondelbahn-, Skilift-, Beschneiungs- und Flutlichtanlagen sowie den Pistenbau.
- 18,9 Mio. EUR für WM-Halle (Pressezentrum, das nach der WM zu einem Kongress- und Wellness-Zentrum mit Hallenbad umfunktioniert wird), Zielhaus und Zielgelände, Ortsbildgestaltung, Verkehrsregelung sowie Wildbach- und Lawinenverbauung (Auffangdamm für die Stockbachlawine, entsprechende Dimensionierung der Bahnrohre bei der Gampberglawine, Stützverbauungen bei der Kresswaldlawine, sowie Aufforstungen in den Lawinensturzbahnen)

## 2.3 Behörden

Behörden sind exekutive Organe, die letztendlich von politischen Machthabern geleitet werden. Da das Projekt St. Anton von Seiten der Politik eine breite Zustimmung fand, wurden die Verfahrensabläufe trotz der Zeitknappheit so organisiert, dass sie termingerecht abgeschlossen werden konnten. Dennoch gilt es hier die organisatorische und die materielle Ebene der Behördenverfahren zu unterscheiden.

### Organisatorische Ebene

Da die österreichische Beamtenschaft heute in vielen Bereichen knapp bemessen ist, müssen die Bauwerber im Zuge eines Baugenehmigungsverfahrens meist lange auf die benötigten Termine - für die diverse Sachverständige erforderlich sind - warten.

Im Falle des Projektes St. Anton hat sich das Ski-WM Ereignis und der damit verbundene terminliche Druck positiv auf die Verfahrensabläufe ausgewirkt. Hier wurden die Termine für alle Behördenverfahren so organisiert, dass sie sich optimal in den Planungs- und Bauablauf einfügten. Die diversen Bescheide wurden rechtzeitig erteilt.

Dabei sind folgende Verfahrensabläufe besonders hervorzuheben:

- Die **eisenbahnrechtlichen Baubewilligungsverfahren** für das Gesamtprojekt bzw. für das Aufnahmegebäude und den Bahnhofsvorplatz wurden getrennt abgewickelt, da die Planung anfangs noch nicht so weit fortgeschritten und der Baubeginn des Bahnhofsgebäudes erst 6 Monate später vorgesehen war. Die Behörde ist dabei den Projektwerbern entgegengekommen, indem sie die **Teilung des Projektes in 2 Vorhaben** zugelassen hat. Andernfalls hätte das Projekt nicht rechtzeitig vor der Ski-WM fertiggestellt werden können.
- Weiters konnten die **wasserrechtlichen und naturschutzrechtlichen Verfahren** in **einem Verhandlungstermin** abgehandelt werden, da die gleichen Sachverständigen bzw. die gleichen Verhandlungsleiter dafür zuständig waren.

#### Materielle Ebene

Anders auf der materiellen Ebene. Hier gab es bezüglich des Projektes St. Anton keinen Unterschied zu irgendeinem anderen Bauvorhaben bzw. keine Sonderbehandlung durch eine Änderung der Gesetzeslage. Inhaltlich mussten die Bauwerber, wie sonst auch üblich, alle Vorleistungen erbringen, um die Rahmenbedingungen für einen positiven Baubescheid zu schaffen.

Dies beinhaltet:

- Die Vorlage brauchbarer Einreichunterlagen, inkl. des Nachweises der Einhaltung aller Gesetze und Verordnungen
- Die Beantwortung aller offenen Fragen (z.B. ist die Staubbelastung aus dem Baustellenverkehr akzeptabel? Inwieweit wird die Rosanna durch das Baugeschehen verschmutzt?), inkl. des Nachweises der Einhaltung aller vorgeschriebenen Grenzwerte und Auflagen

Der Nachweis der Einhaltung der unterschiedlichen Rechtsvorschriften erfolgte hier unabhängig von der Art des angewandten Behördenverfahrens; sei es im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens, eines Bürgerbeteiligungsverfahrens oder einer UVP. Die Besonderheit dieser Verfahren sind die für die Berücksichtigung der Mitwirkungsrechte Dritter vorgesehenen Fristen.

- **Bund**

Folgende Behördenverfahren wurden auf Bundesebene (BM für Wissenschaft und Verkehr und BM für Land- & Forstwirtschaft, Umwelt & Wasserwirtschaft) abgewickelt:

- Trassenverordnung nach dem Hochleistungsstreckengesetz
- Eisenbahnrechtliche Baubewilligung nach dem Eisenbahngesetz für das Gesamtprojekt
- Eisenbahnrechtliche Baubewilligung nach dem Eisenbahngesetz für das Bahnhofsgebäude und den Bahnhofsvorplatz
- Eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung als Voraussetzung für die Umlegung der Trasse

Im Zuge der eisenbahnrechtlichen Verhandlung wurden in einer Verfahrenskonzentration parallel:

- die Aspekte des Wasserrechts, sowie
- die forstrechtlichen Aspekte (Rodungsbewilligung) mitverhandelt.

- **Land & Gemeinde St. Anton**

Parallel dazu fanden folgende Verfahren auf Landesebene (Naturschutzbehörde, Landesregierung Abt. Verkehrsrecht, usw.) statt:

- wasserrechtliche Verfahren für die Aspekte, die nicht im Eisenbahnrecht verhandelt wurden, insbesondere die Einleitung von Wässern aus den Bauanlagen in den Vorfluter
- naturschutzrechtliche Bewilligungsverfahren
- straßenrechtliche Verfahren
- Landschaftsschutzverfahren
- Verfahren nach dem Abfallwirtschaftsrecht

- **Sachverständige (SV)**

Das Projekt St. Anton hat sich besonders durch eine positive Zusammenarbeit mit den diversen Sachverständigen ausgezeichnet. Ausschlaggebend hierfür war, dass das gleiche Projektteam bereits 4 Jahre zuvor das Projekt ZAMMER TUNNEL in Tirol genehmigen ließ. Obwohl zu jener Zeit viele Gesetzesmaterien neu waren, konnten die Behördenverfahren reibungslos abgewickelt werden. Nachdem damals der gleiche Verhandlungsleiter (Bauverhandlung) bzw. in vielen Fällen auch die gleichen Sachverständigen zuständig waren

und alle Auflagen anstandslos eingehalten wurden, war für das Projekt St. Anton von Anfang an eine gewisse Vertrauensbasis vorhanden.

Der mit der Planung der Bahnverlegung beauftragte Ziviltechniker hatte außerdem zuvor ähnliche Verfahren für andere Auftraggeber abgewickelt und kannte somit die potentiellen Sachverständigen. Bereits zu Projektbeginn wurde deshalb eine große Informationsrunde veranstaltet. Um die laufende Einbindung der diversen Sachverständigen zu gewährleisten, wurden in weiterer Folge kleinere Einzelrunden organisiert. Hierbei standen stets die Einfachheit, die Transparenz und die Kommunizierbarkeit im Vordergrund. Somit konnte die Bauverhandlung ohne große Überraschungen zu einem positiven und schnellen Abschluss gebracht werden.

Dabei hatten folgende Sachverständige eine wichtige Funktion:

- **naturschutzrechtlicher SV** des Amtes der Tiroler Landesregierung (Mag. Lentner)

Bedingt durch die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und den Vorgaben aus dem Architekturwettbewerb ist ein Abtrag zwischen Bahnhofsvorplatz und Rosanna-Böschung notwendig gewesen. Dieser topographische Eingriff war im genehmigten Projekt nicht enthalten. Der naturschutzrechtliche SV hat hier keine Einwände gegen die zu erwartenden bzw. gewollten Auswirkungen auf das Landschaftsbild erhoben.

Das gesamte ökologische Konzept wurde dank der guten Zusammenarbeit zwischen den ÖBB, der Gemeinde und der Umweltabteilung des Landes (Behörde) optimal umgesetzt. Dazu gehörten unter anderem die Schaffung einer Ersatzbiotopanlage im Ortsteil St. Jakob direkt bei der Rosanna und die schonende Umsetzung von Sumpfbereichen.

- **SV für Verkehrstechnik**

Im Zuge der eisenbahnrechtlichen Bauverhandlung wurden folgende Forderungen gestellt:

1. Bereich des Bahnhofsvorplatzes: Verbreiterung des Gehsteiges und der Busspur
2. Bereich der Bahnhofszufahrt: Verbreiterung der Gehsteige, Bus- und Fahrspur
3. Brücken: Verbreiterung des Gehsteiges von 1,75 m auf 2 m.

- **tunnelbautechnischer SV** (Prof. Eckhart Schneider)

- **SV für Wasserbau**

- **SV für Wildbach und Lawinenverbauung** (Forsttechnischer Dienst)

Das Projekt beinhaltet eine unterirdische Streckenführung in Gefährdungsbereichen von Lawinen, sodass die Verfügbarkeit der Arlbergstrecke hinsichtlich Naturgefahren im Bereich St. Anton erheblich gesteigert wird.

- **Landesfeuerwehrverband**

- **Lärmschutzexperte**

## 2.4 Bevölkerung und Projektbetroffene

### • **Gemeinde St. Anton**

Der Gemeinderat und der Fremdenverkehrsverband haben sich im Herbst 1988 einstimmig für die Variante Süd entschieden. Die damals geplante Trasse hätte nur sehr geringe Umweltauswirkungen im Ortsgebiet St. Anton verursacht und entspricht auch der nun realisierten Bahnverlegung. Im Bereich von St. Jakob orientierte sich die Streckenführung des zweigleisigen Ausbaus weitgehend am Bestand. Trotz der projektierten Lärmschutzwände hätte sich der Lärmpegel dort nicht verringert. Da das Projekt nur für St. Anton eine Verbesserung (durch den Tunnel) brachte, fühlten sich die Bewohner der Teilgemeinde St. Jakob benachteiligt und stellten folgende Forderung: die Bahntrasse sollte von St. Jakob wegrücken und entlang der Arlberg-Schnellstrasse geführt werden. Aus Lawinenschutzgründen sollte sie dort unterirdisch, in einem in offener Bauweise hergestellten Tunnel verlaufen. Tatsächlich war jedoch nicht die Lawinensicherheit der Strecke, sondern vielmehr die Lärmschutzproblematik vordergründig. Im Zuge des Anhörungsverfahrens zur Erlassung der Trassenverordnung nach §3/4 HL-Gesetz fand Ende August 1990 eine Bürgerversammlung mit betroffenen Grundeigentümern in St. Anton statt. Dabei wurden Einwände gegen die Trassenführung erhoben. Daraufhin gab die Gemeinde St. Anton im September 1990 eine negative Stellungnahme zum eingereichten Projekt ab. Da der Bund zu diesem Zeitpunkt nicht bereit war, den gestellten Forderungen gerecht zu werden und die Mehrkosten von 18,17 Mio. EUR (250 Mio. ATS) zu übernehmen, blieb das Projekt in einer Patt-Stellung stehen und wurde nicht weiter verfolgt.

Als dann am 11. Mai 1996 die Austragung der Ski-WM an St. Anton vergeben wurde, stellten die ÖBB gemeinsam mit der Gemeinde St. Anton im Herbst 1996 verschiedene Überlegungen zum Bahnausbau im Bereich St. Anton an. Diese führten nicht zuletzt wegen des Absturzes der Variante Süd im Jahre 1991 ab Jänner 1997 zur Planung der sogenannten Variante Nord, bei der aus dem bestehenden Arlbergtunnel eine zweigleisige Strecke mit einem rd. 1,2 km langen neuen Tunnel mit Portal östlich des alten Bahnhofs und

anschließender neuer Trasse mit einem weiteren rd. 0,5 km langen Tunnel im Bereich Guhl östlich von Nasserein vorgesehen war. Gegen diese Lösung bildete sich im Zuge der Projektvorstellung vor allem aus der Bevölkerung der Ortsteile Seiche, Nasserein und Unterdorf Widerstand, der Anfang 1997 zur Bildung der Bürgerinitiative „Bahn 2001-2101“ mit etwa 280 Unterschriften gegen diese Variante führte. Die Projektgegner waren nämlich der Meinung, dass die ursprünglich vorgeschlagene Variante Süd nun doch besser wäre. Im Zuge der beginnenden Detailplanungen ist bekannt geworden, dass der Ort Nasserein in zwei geteilt werden soll. Daraufhin folgten massive Bürgerproteste.

Im Zusammenhang mit den teils hitzigen Diskussionen über die verschiedenen Trassenmöglichkeiten eines zweigleisigen Ausbaus der Arlbergstrecke zwischen den Teilgemeinden St. Jakob und St. Anton wurden die ÖBB im Mai 1997 beauftragt, einen Variantenvergleich durchzuführen (Variante Süd mit langem Tunnel; Variante Süd mit kurzem Tunnel; Variante Nord). Das Grundproblem war, dass die Dauer für ein neuerliches Trassenverordnungsverfahren mit Bürgerbeteiligung ca. ein Jahr gedauert hätte. Dies ergab sich aus:

- der Erstellung der Projektunterlagen (ca. 6 Monate): Es handelt sich hierbei um einen Schleifenprozess, bei dem der Kontakt mit den Betroffenen zu suchen ist und die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt berücksichtigt werden müssen.
- den gesetzlich festgesetzten Fristen zur Berücksichtigung der Mitwirkungsrechte Dritter (ca. 6 Monate): öffentliche Auflage, Stellungnahme, öffentliche Erörterung, Protokollauflage, Berücksichtigung, Auflage des Genehmigungsentscheides.

Auf der Grundlage dieses Variantenvergleichs und der Feststellung, dass die Variante Süd-kurz unter der Voraussetzung der Erlassung der Trassenverordnung nach dem 1990 von der HLAG eingereichten Entwurf, d.h. ohne Durchführung eines Bürgerbeteiligungs- oder UVP-Verfahrens nach dem UVP-Gesetz, rechtzeitig bis zur Ski-WM 2001 betriebsbereit fertiggestellt werden kann, wurde von den ÖBB Anfang Juli 1997 die Entscheidung getroffen, diese Variante der weiteren Planung zugrunde zu legen. Diese Umstellung auf die Variante Süd-kurz wurde insbesondere von Ex-Verkehrsminister und ÖBB Aufsichtsrats-Vorsitzenden Dipl. Ing. Dr. Rudolf Streicher forciert.

Durch diesen rechtlichen Kunstgriff, sich auf die Rechtslage des Jahres 1990 zu beziehen in der kein Bürgerbeteiligungsverfahren vorgesehen war, konnte das Projektteam die für die Variante Nord aufgewendete sechsmonatige Planungszeit wieder einbringen.

Nach einer Überarbeitungsdauer von eineinhalb Monaten, fand am 20. August 1997 auf Initiative der ÖBB eine große Bürgerinformation im Arlbergsaal statt. Von den insgesamt 2.000 Einwohnern St. Antons waren ca. 800 Personen anwesend; dies entspricht mindestens einem Familienmitglied je Familie. Ihnen wurden das Projekt sowie die zeitlichen bzw.

rechtlichen Rahmenbedingungen vorgestellt. Bei dieser Gelegenheit wurden insbesondere zwei wichtige Botschaften vermittelt, die von den Anwesenden auch verstanden wurden:

- Alle vorhandenen Zeitreserven sind aufgebraucht

Der rechtliche Kunstgriff wurde relativ rasch nachvollzogen. Da das Projekt seitens der Bevölkerung St. Antons eine breite Zustimmung fand, blieb die Forderung nach einem Bürgerbeteiligungsverfahren aus.

- Es ist keine Diskussion mehr über die Trasse zulässig

Die Bahntrasse muss in dem 1990 von der HLAG eingereichten Trassenstreifen liegen, da sonst ein neues Trassenverordnungsverfahren mit Bürgerbeteiligung erforderlich wäre und das Projekt nicht rechtzeitig für die Ski-WM fertiggestellt werden könnte.

Nachdem die Variante Süd-kurz der Bahnverlegung eine breite Zustimmung fand (ca. 85% der Projektbetroffenen waren dafür), konnte das Projekt unter Berücksichtigung von Vorschlägen aller Beteiligten weiterentwickelt werden. Diskutiert wurden unter anderem die Lage bzw. Größe der Brücken und Durchlässe sowie die Lärmschutz- und Umweltschutzmaßnahmen.

Die Bürgerinitiative „Bahn 2001-2101“ hat nach der Umstellung auf die Variante Süd-kurz keine Probleme mehr bereitet. In der Folge hat sich jedoch eine weitere Bürgerinitiative von betroffenen Liegenschaftseigentümern entlang der Bundesstraße gebildet, für die das nun geplante Projekt ungünstiger war. Diese Gruppe von Gemeindebürgern drohte Rechtsmittel zu ergreifen und das gesamte Projekt zu Fall zu bringen. Da diese Minderheit im Falle einer erfolgreichen Vorgehensweise innerhalb der Gemeinde als „Totalverhinderer“ dagestanden wäre, beschränkten sie sich schließlich auf den Schutz ihrer Interessen. Diese waren im wesentlichen:

- der Lärmschutz
- die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes

In der Folge wurden die einzelnen Projektgegner persönlich von den ÖBB betreut und konnten im Zuge eines intensiven Dialoges davon überzeugt werden, dass die Umweltauswirkungen auf ihre Grundstücke minimiert würden. So konnte schlussendlich auch dieses Bedrohungspotential entschärft werden.

## 2.5 NPOs und NGOs

NPOs und NGOs wie z.B. WWF, GREENPEACE, GLOBAL 2000, OEAV oder ÖNB hatten keine Einflussnahme auf das Projekt St. Anton.

## 2.6 Interessensvertretungen

- **Tourismusverband St. Anton** (Direktor Heinrich Wagner)

### **Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) – Fachverband Hotellerie**

#### Rahmenbedingungen

Der enorme Termindruck, das Projekt rechtzeitig fertigzustellen, machte es unmöglich die Bautätigkeit im Winter einzustellen. So war es zu erwarten, dass die Gäste wegen der hohen Lärm- und Staubbelastung bis zur Ski-WM in ein anderes Skigebiet ausweichen würden.

Die wirtschaftliche Situation der meisten Hoteliers erlaubte es ihnen jedoch nicht Einnahmenseinbrüche über mehrere Jahre hinzunehmen, sodass es unausweichlich zu Interessenskonflikten zwischen den Baubetreibern und den Hotelbesitzern kommen musste.

Um die negativen Auswirkungen des Baugeschehens auf den Fremdenverkehr zu minimieren, haben die ÖBB folgende Konzepte entwickelt und umgesetzt:

#### - **Baustellenkonzept**

In diesem Baustellenkonzept wurde die neue Trasse als Versorgungsstrasse definiert. Somit konnten die Umweltbeeinträchtigungen bis zur Verlegung der Gleise im Bereich hinter der Rosanna konzentriert werden. Danach musste die Bundesstrasse als Versorgungsweg genutzt werden, sodass sich die Lärm- und Staubbelastung durch die schweren Tiefbaumaßnahmen hin zum Ort verlagerten.

#### - **Konzept der Offenen Baustelle** (Marketingkonzept)

Mit diesem Konzept haben die ÖBB versucht die Baustelle in Szene zu setzen. Sie sollte von nun an nicht mehr als eine störende bzw. umweltbelastende Sache wahrgenommen werden, sondern vielmehr das Freizeitangebot St. Antons um eine technisch interessante Facette erweitern. In diesem Sinne kamen folgende Instrumente zum Einsatz: Infobox, Baustellenwanderung und Baustellenombudsmann (Siehe Punkt 3.2.2, Seite 171).

#### - **Offensive und nicht reaktive Informationspolitik**

Im Zuge der Sprengarbeiten (Aufweitungsarbeiten, Gleisbauarbeiten und Sohlabsenkungsmaßnahmen) nahe dem dicht besiedelten Gebiet, haben Informationsveranstaltungen für die betroffenen Personen stattgefunden. Sie wurden weiters persönlich durch den Projektombudsmann betreut, sodass ein Verständnis für diese Maßnahmen geweckt werden konnte.

Vor der Realisierung der Bahnverlegung bestand im gesamten Schipistenbereich bis zur Bahntrasse ein striktes Bauverbot. Die Hoteliers hatten nun Angst, dass die freiwerdenden

Gründe der alten Bahntrasse verkauft werden und dort neue Hotels entstehen. Es wurde daher postuliert, dass es im Zuge des Grundstückskaufs durch das Land zu keiner Zimmervermehrung kommen sollte. Dieses Problem konnte in drei Bereichen für alle Parteien zufriedenstellend gelöst werden:

- **Ostbereich St. Jakob** (Grundbesitzer: private Grundeigentümer / ÖBB )

Für diese Flächen wurde ein Flurbereinigungsverfahren (Grundzusammenlegung) durch die Bodenbeschaffungsabteilung des Landes Tirol durchgeführt. Hier haben die Grundeigentümer durch die Realisierung der Variante Süd-kurz durchschnittlich 15% an Boden für Erschließungen und Wirtschaftswege verloren. Im Gegenzug haben sie jedoch angrenzende Grundstücke auf der alten Bahntrasse erhalten, sodass sich ihre Liegenschaften wieder vergrößert haben. Dieser Bereich entspricht etwa einem Drittel der Gesamtfläche.

- **Mittelbereich St. Anton** (Grundbesitzer: Tourismusverband, Gemeinde / ÖBB)

Hier wurde die neue Eisenbahn-Infrastruktur errichtet. Grundeigentümer dieses Mittelbereichs waren die Gemeinde zu 90% und der Tourismusverband St. Anton zu 10%. Die ÖBB haben diese Grundstücke gekauft und im Gegenzug die Flächen der alten Bahntrasse an Gemeinde und Tourismusverband verkauft. Dieses minderwertige Baugebiet soll zukünftig der Gemeinde für diverse Infrastrukturmaßnahmen zur Verfügung stehen. Die Kaufpreise wurden über amtlich festgesetzte Schätzwerte ermittelt. Weiters sieht eine Klausel im abgeschlossenen Vertrag vor, dass die ÖBB in den nächsten 20 Jahren 50% des Mehrerlöses bekommen, falls diese Flächen zu einem höheren Preis verkauft werden. Dieser Bereich entspricht etwa einem Drittel der Gesamtfläche.

- **Zentrum von St. Anton** (Grundbesitzer: Land / ÖBB)

Das Land Tirol hat die Flächen im Zentrum von St. Anton von den ÖBB zu den gleichen Bedingungen wie die Gemeinde im Mittelbereich übernommen. Diese Arretierungsflächen sollen ebenfalls nur für Infrastrukturmaßnahmen zur Verfügung stehen: Garagen, Verkehrserschließungen jedoch keine Hotelneubauten. Auch hier gilt die bereits erwähnte 20 Jahres-Klausel. Dieser Bereich entspricht ebenfalls einem Drittel der Gesamtfläche.

## 2.7 Medien und mediale Öffentlichkeit

Lokale Medien wurden in St. Anton gut in das Projekt miteingebunden und haben es weitestgehend aktiv unterstützt.

Im Bereich der überregional agierenden Medien spielten der KURIER als Printmedium (Journalisten: Elisabeth Schönherr; Alexandra Plank und Paul Schranz), sowie der ORF als Berichtersteller mittels Rundfunk und Fernsehen die größte Rolle. Weitere wichtige Projektbezugsgruppen waren DER STANDARD (Journalisten: Jutta Berger, Hannes Schlosser, Benedikt Sauer und Franziska Leeb) und die PRESSE (Journalist: Robert Benedikt). Diese Medien haben eine neutrale bis positive Haltung gegenüber der Bahnverlegung eingenommen.

Die internationale Medienberichterstattung ist durch die während der Bauphase stattfindenden Weltcuprennen (Damenabfahrt im Jänner 99 bzw. Herrenabfahrt und Herren-Super-G im Februar 2000) auf das Bahnverlegungsprojekt aufmerksam geworden. Damals genoss die Infrastrukturbaustelle nicht zuletzt wegen der schlechten Witterungsbedingungen und der Trainingsabsage zeitweise ein größeres Medieninteresse als das Skirennen. Dem Bauvorhaben wurde in den darauffolgenden Jahren weitaus weniger Beachtung geschenkt, da es bereits bekannt war und ein gewisser Gewöhnungseffekt eintrat.

Die Projektleitung hat stets versucht die Bevölkerung offensiv und nicht reaktiv zu informieren. Ferner wurden technisch interessante Ereignisse durch eine Pressekonferenz angekündigt und publikumswirksam inszeniert. Dazu gehörten folgende mediale Highlights:

- **Sprengung des alten Portals des Arlbergtunnels** (April 1999)  
Sie wurde öffentlich durchgeführt und hatte durch die Übertragung in der Sendung „Österreich Heute“ eine bundesweite Wirkung.
- **Aufweitung des Arlbergtunnels** (August 1999)  
Um die Vergrößerung des Tunnelquerschnitts im Portalbereich durchzuführen, musste die für den internationalen Zugverkehr wichtige Arlbergstrecke für 14 Tage komplett gesperrt werden. Für diese Zeit wurde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet, d.h. alle erforderlichen Fahrten wurden per Bus abgewickelt. Dieses Ereignis bewirkte großes mediales Interesse und konnte dank guter Organisation pünktlich über die Bühne gebracht werden.
- **Betriebsumlegung von der alten auf die neue Trasse** (September 2000)  
Die Betriebsumlegung musste bereits im September 2000 durchgeführt werden, um dem WM-Komitee und der Gemeinde noch genügend Zeit zu geben, das alte Bahnhofsgelände für die Ski-WM im Februar 2001 vorzubereiten. Ab diesem Zeitpunkt befasste sich die Medienberichterstattung kaum mehr mit dem nun abgeschlossenen Eisenbahninfrastrukturprojekt; nun stand die Ski-WM im Mittelpunkt.

## **2.8 Kunden**

Der Bahnhof St. Anton unterliegt den starken saisonalen Schwankungen des Skibetriebes. Die tägliche Reisendenfrequenz beträgt 100 - 200 in der Nebensaison, jedoch bis zu 1.000 je Zug in der Hauptsaison (Dezember bis März) und 17.900 während der zweiwöchigen Ski-WM!

### **3 Projektmarketing und Public Affairs Management Aktivitäten**

#### **3.1 Monitoring**

In St. Anton hat kein Monitoring über Meinungsforschungsinstitute stattgefunden.

#### **3.2 Projektmarketing**

Die örtliche technische Projektleitung setzte folgende Rahmenbedingungen für ein erfolgreiches Marketing in St. Anton fest:

- Das Projektteam eines Vorhabens dieser Größenordnung muss erfahrene und kompetente Personen beinhalten.
- Einheitliches Auftreten aller Projektbeteiligten mittels hohen Kommunikationsaufwands und kurzer Informationswege.
- Offensive und nicht reaktive Informationspolitik.
- Öffentlich gemachte Aussagen dürfen später nicht widerlegt werden, da sonst ein Verlust an Glaubwürdigkeit droht.
- Umweltauswirkungen sind im Zuge der Projektrichtung unvermeidlich (Lärm- und Staubemissionen, Erschütterungen, Nacharbeit, Anwesenheit von Gastarbeitern, etc.). Das Bauvorhaben muss daher einen für jeden nachvollziehbaren Nutzen bringen, den es dementsprechend zu vermarkten gilt.
- Ein Eisenbahninfrastrukturprojekt ist kein Konsumgut, sondern eine höchst komplexe Einzelanfertigung. Daher wird Projektmarketing und kein klassisches Marketing, wie es für ein zu verkaufendes Produkt üblich ist, betrieben. Dabei gilt es, die Marketingmaßnahmen so zu setzen, dass die sich aus der Projektumfeldanalyse ergebenden Gefährdungspotentiale abgefangen werden können und das Projekt vollständig und termingerecht fertiggestellt werden kann.
- Personenbezogene Konflikte müssen vor Ort personenbezogen gelöst werden. Dies ist sogar bei einem solchen 160 Mio. EUR teuren Projekt leicht möglich, da sich hier die Zahl der Projektbetroffenen auf maximal 150 Personen reduziert. Der

Konfliktlösungsprozess erfolgt in der Regel nach folgenden Schema:

1. Erfassung der Probleme durch Gespräche mit Gemeindevertretern und Projektbetroffenen
  2. Analyse der Probleme
  3. Ausarbeitung von Lösungsvorschlägen
  4. Umsetzung der gewählten Lösungsvariante
- Für die Bauphase wurde die Strategie der offenen Baustelle gewählt (Marketingkonzept). Die Baustelle sollte von nun an nicht mehr als eine störende bzw. umweltbelastende Sache wahrgenommen werden, sondern vielmehr das Freizeitangebot für Touristen und Ortsansässige um eine technisch interessante Facette erweitern.

**Zeitpunkt:** je nach Kommunikationsmittel (Planungs-, Genehmigungs- oder Bauphase)

**Zielgruppe:** Die wichtigste Zielgruppe in St. Anton waren die projektbetroffenen Gemeindebürger. Weiters sind noch die Projektnutzer, d.h. die Bahnkunden, deren Komfort durch die Baumaßnahmen am Bahnhof eingeschränkt war, hervorzuheben.

**Budget:** Gesamtkosten Öffentlichkeitsarbeit 1,1 Mio. EUR (15 Mio. ATS)  
(exkl. Kostenbeteiligung durch die Gemeinde)

Anteil am Gesamtbudget 0,7%

Dank diesem im Vergleich zur Gesamtinvestition geringfügigen Betrag, konnten die Gemeindebürger vom Projekt überzeugt und dieses termingerecht fertiggestellt werden (Vgl. 1 Monat Bauregie kostet 0,36 - 1,45 Mio. EUR = 5 - 20 Mio. ATS).

### 3.2.1 Allgemeine Kommunikation

Siehe Punkt 3.2.2, Seite 171.

### 3.2.2 Projektbegleitende Kommunikation

#### Klassische Werbung

- *Baustellentafel*  
[Zeitpunkt: Bauphase] [Zielgruppe: Projektbetroffene Bevölkerung]
- *Infotafeln* mit Plänen und Erläuterungen / *Infostände* im Bereich St. Jakob  
[Bauphase] [Projektbetroffene Bevölkerung]

#### Öffentlichkeitsarbeit

- *Pressekonferenzen*  
[ereignisorientiert: siehe Event-Marketing S. 172] [Medien und mediale Öffentlichkeit]
- *Fernsehinterview für die „Zeit im Bild 2“*  
[k. A.] [Medien und mediale Öffentlichkeit]
- *Lokale Zeitungen: Vorrauschau auf die Geschehnisse des Folgemonats*  
[monatlich] [Projektbetroffene Bevölkerung]
- *Fachzeitung: Felsbau Nr. 19*  
Artikel: Die Bahnverlegung St. Anton – Projektmanagement für ein terminkritisches Projekt  
[Jänner 2001] [Fachkundige Bevölkerung]
- *Fachzeitung: EI - Der Eisenbahningenieur*  
Artikel: Tunnelsicherheitsmaßnahmen für den Wolfsgrubentunnel  
[September 2001] [Fachkundige Bevölkerung]
- *Publikation „Ausbau der Arlbergstrecke“ (ÖBB Projektfolder)*  
[Dezember 1999] [Projektbetroffene Bevölkerung und Kunden]
- *Publikation „Zweigleisiger Ausbau St. Jakob – St. Anton am Arlberg“ (ÖBB Projektfolder)*  
[1999] [Projektbetroffene Bevölkerung und Kunden]

#### Multimedia Kommunikation

- *PowerPoint Projektpräsentationen (Vorträge)*  
[1999-2002: verschiedene Termine] [vorwiegend Bevölkerung aus Lehre u. Wissenschaft]
- *Kein Internet*  
Ursprünglich war eine Internetseite der ausführenden ARGE mit Informationen über den Bauablauf und einer Live-Übertragung aus dem Tunnelabschnitt geplant. Diese Maßnahme ist jedoch an den Kosten und an der Schmutzproblematik im Tunnel gescheitert.

### Direktkommunikation

- *Projekt Ombudsmann*

[1999-2001: 2,5 Jahre] [Projektbetroffene Bevölkerung]

Der Projektombudsmann hat insbesondere im Zuge der Aufweitungsarbeiten im Arlbergtunnel die betroffenen Personen bereits im Vorfeld über den Umfang der Sprengungen und sonstigen Baumaßnahmen informiert. Somit konnte bei den Projektbetroffenen weitestgehend Verständnis für die Notwendigkeit dieser Maßnahmen geweckt werden. Peter Guggenberger (Tel. 05446/2402-444) hat diese Funktion 2-3 Tage pro Woche ca. 2,5 Jahre lang übernommen. Die Kosten für diese Halbtagskraft – inklusive Projektfolder und sonstigen Begleitmaßnahmen – betrugen ca. 0,4 Mio. EUR.

### Event-Marketing

- *Spatenstichfeier*

[13. Juli 1998] [ÖBB, Politik, Behörden, projektbetroffene Bevölkerung, Medien]

- *Sprengung des alten Portals des Arlbergtunnels*

[April 1999] [ÖBB, Politik, Behörden, projektbetroffene Bevölkerung, Medien]

- *Teildurchschlagsfeier für den Wolfgrubentunnel*

[26. April 1999] [ÖBB, Politik, Behörden, projektbetroffene Bevölkerung, Medien]

- *Durchschlagsfeier*

[Aug. 1999] [ÖBB, Politik, Behörden, projektbetr. Bevölkerung, Medien: ca. 1.500 Pers.]

- *2-tägiges Volksfest im Zuge der Betriebsumlegung auf die neue Trasse*

[9-10. Sept. 2000] [ÖBB, Politik, Medien, mediale Öffentlichkeit, projektbetr. Bevölkerung]

Nachdem ÖBB-Mitarbeiter die Oberleitung der alten Bahntrasse gekappt hatten und Bürgermeister Sprenger den nunmehr überflüssigen Schranken durchgesägt hatte, nahm dieser gemeinsam mit ÖBB Generaldirektor Draxler, Alt-Kanzler Vranitzky, Ex-Verkehrsminister Streicher, Landeshauptmann Weingartner im Beisein der Bevölkerung den neuen Bahnhof und die zweigleisige Strecke zwischen St. Jakob und St. Anton in Betrieb. Im Dorf wurde unter dem Motto „Zeitreise 1884-2000“ ein Fest veranstaltet: dabei wurden die wichtigsten Abschnitte mit historischem Bildmaterial und Kostümen dargestellt: Bauzeit des Arlbergtunnels, k. u. k. -Monarchie, 30er-Jahre, Bau des Straßenbahntunnels und Jahrhundertwende (Bahnverlegung und Weltmeisterschaft). Nach dem Festakt hatten die Bewohner St. Antons die Möglichkeit, „ihre“ neue Bahnstrecke erstmals zu befahren.<sup>186</sup>

---

<sup>186</sup> Vgl. Schranz: St. Antoner entfernten “Grenzbalken“ im Ort. <http://www.kurier.at>. 10.09.00.

- *Barbarafeier* (hl. Barbara ist die Schutzheilige der Bau- und Bergleute)  
[jeweils am 4. Dezember] [Projektbeteiligte]
- *Sonstige Feste*  
[verschiedene Termine] [Projektbetroffene Bevölkerung]  
Weitere Feste wurden gemeinsam von ÖBB und Tourismusverband organisiert. Dazu zählte unter anderem ein Diskoabend im Rohbau des in offener Bauweise hergestellten Tunnelabschnitts.
- *Totalsperre des Arlbergtunnels und Schienenersatzverkehr im Zuge der Aufweitungsarbeiten*  
[8-23. August 1999] [Medien, mediale Öffentlichkeit, Bahnkunden]

#### Messen, Ausstellungen und Führungen

- *Infobox*  
[Bauphase] [Projektbetroffene Bevölkerung St. Antons einschl. Touristen]  
Um einen detaillierten Überblick über das Projekt zu bieten, wurde eine mit modernsten Medien gestaltete Infobox errichtet. In dieser war die Ausstellung „Bahnsinn“ mit dem Hauptthema Projekt St. Anton zu sehen. Zusätzlich kamen verschiedene Druckmedien (z.B. Projektbeschreibung, Pläne, Informationsfolder) zum Einsatz, sowie 2- bis 3-minütige Filmsequenzen in denen die einzelnen Baulose vorgestellt wurden. Diese Kurzfilme wurden auch im Lokalfernsehen St. Antons im Nachtprogramm der Hotels ausgestrahlt. Die Infobox zählte durchschnittlich 20-30 Besucher pro Abend.
- *Baustellensafari*  
[Bauphase] [Projektbetroffene Bevölkerung St. Antons einschl. Touristen]  
Ein Baustellenwanderweg und Aussichtsplattformen auf der gegenüberliegenden Talseite ermöglichten einen Einblick in den obertägigen Baufortschritt.
- *Baustellenführungen*  
[Bauphase] [Projektbetroffene Bevölkerung St. Antons einschl. Touristen]  
In der Saison wurden in Abstimmung mit dem Tourismusverband wöchentliche Baustellenführungen organisiert.

### Interne Kommunikation

- *Internet und E-Mail*

[gesamte Projektdauer] [Projektbeteiligte: ÖBB]

Der interne Informationsaustausch erfolgte vorwiegend in digitalisierter Form über Internet und E-Mail. Dies brachte vor allem Mobilitätsvorteile (gesamte Projektunterlagen auf Laptop) und ermöglichte den Projektbeteiligten eine rasche und einfache Aktualisierung ihrer Aktführung.

- *Berichterstattung in der ÖBB-Mitarbeiterzeitung Insider*

[verschiedene Termine] [ÖBB]

### Lobbyingarbeit

- Kontakt mit Gemeindevertretern

[regelmäßiger Kontakt während der gesamten Projektdauer] [Regionalpolitik: Gemeinde]

- Kontakt mit Landespolitikern

[bedarfs- bzw. ereignisorientiert: siehe Event-Marketing] [Landespolitik]

- *Informationsrunden mit Behördenvertretern bzw. Sachverständigen*

[intensiver Kontakt während Genehmigungs- und Betriebsbewilligungsphase] [Behörden]

- *Projektvorstellung und Diskussion mit der Bevölkerung St. Antons*

[20. August 1997] [Projektbetroffene Bevölkerung: ca. 800 Gemeindebürger]

- *Sonstige Informationsveranstaltungen für die Bevölkerung St. Antons*

[Bauphase] [Projektbetroffene Bevölkerung]

Im Zuge der Sprengarbeiten (Aufweitungsarbeiten, Gleisbauarbeiten und Sohlabsenkungsmaßnahmen) nahe dem dicht besiedelten Gebiet, haben Informationsveranstaltungen für die betroffenen Personen stattgefunden, die zusätzlich noch persönlich durch den Projektombudsmann betreut wurden.

- *Kontakt zur Projektbetroffenen Bevölkerung*

[ab 20. August 1997] [Projektbetroffene Bevölkerung]

Projektgegner und Projektkritiker wurden bis spätestens 2 Tage nach der Projektvorstellung persönlich besucht und betreut. Sie wurden anfangs „zu Tode“ eingebunden (2-3 Mal wöchentlich). Gegen Projektende wurden sie nur noch alle 2-3 Monate besucht.

## **4 Lobbyingaktivitäten der Projektgegner**

### **4.1 Dritter Sektor**

- **Bürgerinitiative „Bahn 2001 - 2101“**

Gründer: Einwohner der Ortsteile Seiche, Nasserein und Unterdorf

Ziel: Verhinderung der Variante Nord bzw. der Zweiteilung des Ortsteils Nasserein

Aktivitäten: Sammlung von 280 Unterschriften

Direktes Lobbying (Einflussnahme auf Entscheidungen über Gemeindepolitiker)

Ergebnis: Variantenvergleich und schließlich Umstellung auf die Variante Süd-kurz

- **Bürgerinitiative gegen die Variante Süd-kurz**

Gründer: betroffene Liegenschaftseigentümer entlang der Bundesstraße

Ziel: Verhinderung der Variante Süd-kurz, da diese Variante für sie ungünstiger war

Aktivitäten: Sammlung von Unterschriften

Drohung Rechtsmittel zu ergreifen (der Kunstgriff sich auf die Rechtslage von 1990 zu beziehen, hätte vor dem Höchstgericht wahrscheinlich keinen Bestand gehabt)

Ergebnis: Da die Gruppe von Gemeindebürgern nicht als „Totalverhinderer“ dastehen wollte, wurde das Projekt letztendlich nicht weiter boykottiert. Sie konnten jedoch Einfluss auf den Umfang der Lärmschutzmaßnahmen und die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes nehmen.

### **4.2 Einzelpersonen**

Prominente Einzelpersonen hatten keine Einflussnahme auf das Projekt.

### **4.3 Vertreter des politisch-administrativen Systems**

Nach der erfolglosen Pressekonferenz am 8. Juli 1998 haben die Grünen (Tiroler Klubobmann Georg Willi, sowie Peter Pilz) nicht mehr versucht das Infrastruktur-Projekt zu verhindern.

### **4.4 Medien**

Medien haben in St. Anton kein Lobbying betrieben.

## **5 Ergebnisse**

### **5.1 Feedback der Zielgruppen**

#### **5.1.1 Projektbeteiligte**

- **Bauherr, Planer und Ausführende Firmen**

Die ÖBB, die Planer (Siehe Punkt 2.1, Seite 154), sowie die ausführenden Firmen (Siehe Punkt 2.1, Seite 154) waren aus Eigeninteresse natürlich an der erfolgreichen Abwicklung des Bauvorhabens interessiert. Sie sind der Bahnverlegung daher positiv gegenüber gestanden.

- **Sonstige Projektbeteiligte**

Die SCHIG hat sich gegenüber dem Projekt neutral verhalten.

#### **5.1.2 Politik**

- **Bundes- und Landespolitik**

Bundeskanzler Vranitzky und Tirols Landeshauptmann Weingartner haben die Realisierung des Infrastrukturprojektes am 25. Jänner 1997 vertraglich vereinbart und sind ab diesem Zeitpunkt voll und ganz hinter dem Bauvorhaben gestanden. Das Land Tirol war zudem durch den am 6. März 1997 abgeschlossenen Vertrag auch finanziell an der Bahnverlegung beteiligt.

Die Tiroler Grünen haben als einzige Partei versucht das Bauvorhaben zu verhindern. Nach der Pressekonferenz vom 8. Juli 1998, haben sie sich infolge fehlender medialer Unterstützung und mangels Erfolgsaussichten neutral verhalten.

- **Regionalpolitik**

St. Anton ist eine Fremdenverkehrsgemeinde mit sehr hohen wirtschaftlichen Interessen, die die Gelegenheit der alpinen Ski-WM nutzte um verschiedene Großbauvorhaben zu realisieren. Allen voran war die seit 1983 diskutierte Bahnverlegung, die nun endlich realisiert werden konnte. Bürgermeister Sprenger, sowie Vizebürgermeister Klimmer sind nicht zuletzt wegen der Kostenbeteiligung der Gemeinde dem Infrastrukturprojekt positiv gegenüber gestanden.

### 5.1.3 Behörden

Wie bereits unter Punkt 2.3 (Seite 158) erwähnt, sind die Behörden exekutive Organe, die letztendlich von politischen Machthabern geleitet werden. Da das Projekt eine breite Zustimmung fand, sind die Behörden den Baubetreibern insofern entgegengekommen, als sie die Verfahrensabläufe entsprechend den terminlichen Rahmenbedingungen organisiert haben. Materiell inhaltlich haben sich die Behörden hingegen neutral verhalten.

### 5.1.4 Bevölkerung und Projektbetroffene

- **Gemeinde St. Anton: 1988-1992** (Variante Süd kurz)

Damals standen betroffene *Grundeigentümer der Teilgemeinde St. Jakob* der Bahnverlegungsvariante Süd negativ gegenüber und erhoben im Zuge des Anhörungsverfahrens zur Erlassung der Trassenverordnung Einwände gegen die Streckenführung. Dabei war die Lärmschutzproblematik vordergründig. Da keine Einigung über die kostenintensive Tunnelverlängerung in St. Jakob erzielt werden konnte, trat im Jahre 1992 wieder Ruhen im Trassenverordnungsverfahren ein.

- **Gemeinde St. Anton: 1996-1997** (Variante Nord)

Wie bereits unter Punkt 2.4 (Seite 162) erwähnt, wurden, nach der Vergabe der alpinen Ski-WM an St. Anton am 11. Mai 1996, die Planungen zur Variante Nord aufgenommen. Projektgegner waren damals *Bewohner der Ortsteile Seiche, Nasserein und Unterdorf*. Schlussendlich konnte die Bürgerinitiative „Bahn 2001-2101“ die Zweiteilung Nassereins verhindern.

- **Gemeinde St. Anton: 1997-2001** (Variante Süd kurz)

Die im Anschluss verfolgte Bahnverlegungsvariante Süd-kurz fand innerhalb der Bevölkerung St. Anton eine breite Zustimmung (ca. 85% der Projektbetroffenen waren dafür). Trotzdem bildete sich eine Bürgerinitiative von *betroffenen Liegenschaftseigentümern entlang der Bundesstraße* gegen dieses Projekt. Schlussendlich konnte aber dank der intensiven und konstruktiven Kommunikation zwischen Gemeinde, ÖBB und Bürgerinitiative eine für alle Beteiligten akzeptable Lösung gefunden und das Bauvorhaben termingerecht fertiggestellt werden.

### 5.1.5 NPOs und NGOs

NPOs und NGOs hatten keine Einflussnahme auf das Projekt St. Anton. Es wurde daher kein Projektmarketing in diese Richtung betrieben.

### **5.1.6 Interessensvertretungen**

St. Anton ist eine Fremdenverkehrsgemeinde, die sehr hohe wirtschaftliche Interessen hat (St. Anton zählt 2.500 Einwohner in der Nebensaison und 15.000 Einwohner in der Hochsaison).

Die Hoteliers standen dem Bauvorhaben vorerst skeptisch gegenüber, da sie Angst hatten, dass die freiwerdenden Flächen der alten Bahntrasse verkauft werden und dort neue Hotels entstehen. Mit der Zusage, dass es im Zuge der Ski-WM zu keiner Zimmervermehrung kommen würde, konnten zumindest die Großhotelbesitzer umgestimmt werden. Anders die Besitzer der kleineren Hotels: sie befürchteten, durch die mehrjährige Bautätigkeit größere Einnahmenseinbußen hinnehmen zu müssen.

Insgesamt wurden in St. Anton in den Jahren 1999 und 2000 Umsatzeinbußen von über 10% verzeichnet. Dies war vor allem darauf zurückzuführen, dass für den Sommertourismus in diesen Jahren keine Werbung gemacht wurde. Im Jahre 2001 konnten die Einnahmen jedoch wieder um 10% gesteigert werden. Das schlechte Ergebnis während der Ski-WM (nur 6.500 der 8.900 vorhandenen Betten waren belegt!), konnte jedoch dank einer guten Nachsaison ausgeglichen werden.

### **5.1.7 Medien und mediale Öffentlichkeit**

Wie bereits in Punkt 2.7 (Seite 166) erwähnt, war die Berichterstattung sowohl der lokalen, als auch der überregionalen bzw. internationalen Medien während der gesamten Bauzeit durchwegs neutral bis positiv. Dabei erreichten die PR-Berichte über St. Anton einen Inseratenwert von rund 25,44 Mio. EUR (350 Mio. ATS) im Winter 2000 bzw. einen Wert von mehr als 72,67 Mio. EUR (1 Mrd. ATS) im Jahre 2001.<sup>187</sup>

### **5.1.8 Kunden**

Bahnkunden sind dem Projekt angesichts der zu erwartenden Qualitätsverbesserung des Bahnhofs St. Anton positiv gegenüber gestanden. Diese Projektbezugsgruppe hatte während der Bauzeit jedoch keine Einflussnahme auf das Projekt St. Anton.

---

<sup>187</sup> Vgl. Schranz: St. Anton während der WM nicht ausgebucht. <http://www.kurier.at>. 26.01.01.

## 5.2 Analyse des Erfolges oder Misserfolges der gesetzten Aktivitäten

Die Hauptgründe für den Erfolg waren:

### 1. Die stabilen Rahmenbedingungen

Das Projekt fand eine breite Zustimmung. Sowohl ÖBB als auch Politik und der Großteil der Bevölkerung St. Antons waren für die Realisierung der Bahnverlegung. Auch die zeitlichen Rahmenbedingungen waren für alle nachvollziehbar: das Projekt musste bis zum Herbst 2001 vor der Ski-WM fertiggestellt werden.

### 2. Die projektspezifische Organisationsform

Die Projektorganisation wurde komplett aus dem Tagesgeschäft der ÖBB ausgegliedert und war dadurch nicht mehr an unternehmensinterne Hierarchien gebunden. Sie konnte daher aufgabenbezogen und nicht linienbezogen gestaltet werden. Das Ergebnis war eine sehr straffe Projektorganisation.

### 3. Das kleine und erfahrene Projektteam

Das Projektteam bestand zu etwa 75% aus erfahrenen Personen, die in der Mehrzahl gemeinsame Erfahrungen aus früheren Projekten hatten.

### 4. Die öffentliche Entscheidungsfindung

Effiziente Informationspolitik führt in der Regel zu einer positiven Haltung.

### 5. Die Fähigkeit bzw. der Wille zur Kommunikation aller Parteien

### 6. Das erfolgreiche Marketingkonzept der offenen Baustelle (Schaustelle statt Baustelle)

Nach der erfolgreichen Fertigstellung des St. Antoner Infrastrukturprojektes, wurden dennoch die hohen Kosten kritisiert:

- Der Rechnungshof stellte fest, dass der „*Nachweis des gemeinwirtschaftlichen Interesses*“ nach dem Hochleistungsstrecken-Gesetz fehle,
- Infrastrukturministerin Monika Forstinger bezeichnete St. Anton als teures Prestige-Projekt ihrer SP-Amtsvorgänger und
- FP-Nationalrat Hermann Böhacker stellte fest, dass „*die zwei Mrd. S eine herrliche Bahnhofs-Offensive in Österreich ergeben hätten.*“<sup>188</sup>

---

<sup>188</sup> Vgl. Schranz: Rechnungshof-Kritik am Milliarden-Bahnhof. <http://www.kurier.at>. 06.09.01.

# D Ergebnisse

## Projektmarketing

Ein Bauprojekt ist kein Konsumgut, sondern eine höchst komplexe Einzelanfertigung. Daher wird Projektmarketing und kein klassisches Marketing, wie es für ein zu verkaufendes Produkt üblich ist, betrieben. Dabei gilt es, die Marketingmaßnahmen so zu setzen, dass die sich aus der Projektumfeldanalyse ergebenden Gefährdungspotentiale abgefangen werden können und das Projekt vollständig und termingerecht fertiggestellt werden kann.

## Marketingbudget

Der Projektmarketinganteil an der Gesamtinvestition betrug 0,7 % beim Bahnhof St. Anton bzw. 0,8 – 1,0 % bei den Bahnhofsoffensive-Projekten. Dieser Betrag ist angesichts der zentralen Bedeutung des Projektmarketings hinsichtlich einer erfolgreichen Fertigstellung eines Infrastrukturprojektes sehr gering. Das Marketingbudget in der Konsumgüterindustrie beträgt vergleichsweise i.M. 5 % des Umsatzes.

## Ansatzmöglichkeiten zur Durchführung der Projektmarketingmaßnahmen

- Projektmarketing durch die zentrale Kommunikationsabteilung des Unternehmens  
Hierbei wird die gesamte Projekt-Kommunikation durch Marketingexperten ausgeführt. Dieser klassische Ansatz aus der Konsumgüterindustrie ist besonders bei kleineren Bauvorhaben (Bahnhof Feldkirch) bzw. bei einer Vielzahl gemeinsam zu vermarktender Projekte (Programm Bahnhofsoffensive) von Vorteil.
- Projektmarketing durch die örtliche technische Projektleitung  
Dieser Ansatz ist bei komplexen Großbauvorhaben (Bahnhof St. Anton) zu bevorzugen, da die örtliche technische Projektleitung die Marketingmaßnahmen umgehend auf das sich stets ändernde Projektumfeld abstimmen kann.

## Richtlinien für eine erfolgreiches Projektmarketing

- **Kleines Projektteam**

Der Kommunikationsaufwand steigt überproportional mit der Anzahl der Mitarbeiter. Ein kleines und erfahrenes Projektteam erleichtert daher die interne Kommunikation, sowie das einheitliche Auftreten aller Projektbeteiligten.

- **Vermarktung des Projektnutzen**

Umweltauswirkungen sind im Zuge der Projekterrichtung unvermeidlich (z.B. Lärm- und Staubemissionen). Das Projekt muss daher einen nachvollziehbaren Nutzen bringen, den es dementsprechend zu vermarkten gilt.

- **Schaffung stabiler Rahmenbedingungen für das Bauprojekt**

Stabile Rahmenbedingungen werden durch eine breite Zustimmung für das Bauvorhaben erzielt. Dabei müssen vor allem die Politik, die Behörden, die Medien und die Projektbetroffene Bevölkerung von der Notwendigkeit des Projektes überzeugt werden. Folgende Aufzählung gibt Auskunft über die tatsächliche Hierarchie der Macht am Beispiel Bahnhof St. Anton:

1. Internationale Sportorganisation (FIS)
2. Medien
3. Politik
4. Behörden
5. Projektbetroffene Bevölkerung

- **Öffentliche Entscheidungsfindung – Wille zur Kommunikation aller Parteien**

Eine transparente, nachvollziehbare und effiziente Informationspolitik ist eine wesentliche Erfolgsvoraussetzung und führt in der Regel zu einer positiven Haltung gegenüber dem Projekt. Dabei sollten lokale Politiker, Interessensvertretungen und Projektbetroffene bereits in den Planungsprozess miteinbezogen werden.

- **Personenbezogene Lösung der personenbezogenen Konflikte**

Dies ist leicht möglich, da die Zahl der Projektbetroffenen selbst bei Großprojekten kaum 100 Personen übersteigt.

- **Marketingkonzept für die Bauphase**

Ein umfangreiches Marketingkonzept beinhaltet folgende Kommunikationsinstrumente: klassische Werbung, Öffentlichkeitsarbeit, Multimedia Kommunikation, Direkt Kommunikation, Event-Marketing sowie Messen, Ausstellungen und Führungen.

- **Offensive und nicht reaktive Informationspolitik**

# E Quellenverzeichnis

- Auer, Manfred / Diederichs, Frank A.: *Werbung below the line: product placement, TV-sponsoring, licensing...*, Landsberg/Lech: Verlag Moderne Industrie, 1993
- Berry, Leonard L.: *Big Ideas in Service Marketing*, In: Journal of Consumer Marketing, Vol. 3, Nr. 2, 1986
- BMVIT: *Generalverkehrsplan Österreich 2002*, Wien, 2002
- Bruhn, Manfred / Bunge, Bettina: *Beziehungsmarketing als integrativer Ansatz der Marketingwissenschaft*, In: Die Unternehmung, 50 Jg., Nr. 3, 1996
- Bruhn, Manfred / Dahlhoff, H. Dieter: *Integrierte Kommunikation*, In: Effizientes Kommunikationsmanagement, Stuttgart: Schäffer-Poeschel, 1993
- BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT - Homepage: <http://www.lebensministerium.at/>. Stand 10.10.02
- DEMOKRATIE ZENTRUM WIEN - Online Lexikon. <http://www.demokratiezentrum.org/>. Stand 06.10.2002
- DER STANDARD - Online Archiv. <http://derstandard.at/Archiv>. Stand 08-12.02
- DIE GRÜNEN FELDKIRCH - Homepage. <http://feldkirch.gruene.at>. Stand 04.10.02
- DIE GRÜNEN LINZ - Homepage. <http://www.linz.gruene.at>. Stand 05.09.02
- DIE PRESSE - Online Archiv. <http://www.diepresse.com/archiv>. Stand 08-12.02
- DISKUSSIONSFORUM FÜR DENKMALSCHUTZ UND DENKMALPFLEGE IN ÖSTERREICH - Homepage. <http://www.denkmalschutz.at>. Stand 08.02
- Drees, Norbert: *Sportsponsoring*, Wiesbaden: Deutscher Universitäts-Verlag, 1992
- Drucker, Peter F.: *Management: Tasks, Responsibilities, Practices*, New York: Harper & Row, 1973
- Dungl, Leopold / Steiner, Norbert / Schuster, Gottfried: *Bahnhofsoffensive Supplement*, In: Architektur Aktuell, Wien: Springer Verlag, 2001, September
- Haseloff, Otto Walter: *Marketing für Innovationen*, Savosa: Auditorium Verlag, 1989
- Herbacek, Robert / Hrab, Eduard / Prandstätter, Gerhard: *Zur NAVEG Pressekonferenz am 14 Februar 2002: „Der neue Bahnhofspark“*, Linz: NAVEG, 2002

- 
- Hilke, Wolfgang: *Direktmarketing*, Wiesbaden, 1993
- Holzbauer, Wilhelm: *Entwurfsplan – Neubau Hauptbahnhof Linz*, 2001
- Jefkins, Frank: *Public relations*, London: Pitman Publishing, 1992
- Kaupa, Heinz: *Umweltplanung und Umweltmanagement*, Vorlesungsskriptum, Technische Universität Wien, 1998
- Kleinaltenkamp, Michael / Plinke, Wulff: *Geschäftsbeziehungsmanagement*, Berlin: Springer-Verlag, 1997
- Köck, Heribert Franz: *ABC des Rechts: Versuch einer anderen Einführung in das Recht und die Grundbegriffe der Rechtswissenschaften*, Wien: Linde, 1998
- Koordinationsstelle St. Anton: *Schlussbericht FIS Alpine Ski-WM St. Anton am Arlberg 2001*, Strengen: PR-Agentur Paul Schranz, 2001
- Köppl, Peter: *Public Affairs Management*, Wien: Linde, 2000
- Kotler, Philip u.a.: *Grundlagen des Marketing*, München: Prentice Hall, 1999
- Kreuzer, Ernst: *Baumarketing – Impulsvortrag im Rahmen des Forschungsvorhabens Projektmarketing im Bauwesen*, Grambach, 2000
- Kreuzer, Ernst: *Entwicklung eines integrierten Managementsystems für Unternehmen der Bauwirtschaft*, Grambach, 2000
- KRONEN ZEITUNG - Online Archiv. <http://www.krone.at/archiv>. Stand 08-12.02
- KURIER - Online Archiv. <http://www.kurier.at>. Stand 08-12.02
- Lässer, C. / Lajlar, P.: *Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. – St. Anton a.A. – Neubau Bahnhof St. Anton*, Innsbruck: ILF, 1999
- Lässer, C. / Lajlar, P.: *Technischer Bericht – Zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke St. Jakob a.A. - St. Anton a.A. – Streckenplanung*, Innsbruck: ILF, 1998
- Liehr, Willibald: *Bau- und Anlagenrecht*, Vorlesungsskriptum, Technische Universität Wien, 1997
- LYNX CONSULTING GROUP - Homepage: *Projektmarketing*. <http://www.lynx.de>. Stand 12.09.2002
- Marhold, Knut: *Marketing-Management für mittelständische Bauunternehmen*, Veröffentlichte Dissertation, Wuppertal: DVP-Verlag, 1992
- Meffert, Heribert: *Grundlagen marktorientierter Unternehmensführung, Konzepte-Instrumente-Praxisbeispiele*, 8. Auflage, Wiesbaden: Gabler, 1998

---

MICROSOFT Encarta 98 Enzyklopädie, CD-ROM, 1998

Moser, Gabriela: schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 966/J (XXI-GP).  
[http://www.parlinkom.gv.at/pd/pm/XXI/J/his/009/J00966\\_.html](http://www.parlinkom.gv.at/pd/pm/XXI/J/his/009/J00966_.html). Stand 05.09.02

ÖAMTC - Homepage. <http://www.oeamtc.at>. Stand 22.08.02

ÖBB: *Ausbau der Arlbergstrecke – St. Jakob am Arlberg - St. Anton am Arlberg*, Wien: Mayfriends Werbewerkstatt, 1999

ÖBB: *Österreichische Bundesbahnen - Geschäftsbericht 2000*, Wien, 2001

ÖBB - Homepage. <http://www.oebb.at>. Stand 08.02

ÖBB / NAVEG / RLB – Homepage der Drehscheibe-Linz -Bauvorhaben.  
<http://www.drehscheibe-linz.at>. Stand 08-09.02

ÖZIV - Homepage. <http://oeziv.at>. Stand 03.10.02

Patzak, Gerold / Rattay, Günter: *Projektmanagement*, 3. Auflage, Wien: Linde, 1998

Recklies, Dagmar: *Internes Marketing*. <http://www.themanagement.de>. Stand 02.10.2002

SCHIG: *SCHIG - Geschäftsbericht 2000*, Wien, 2001

Schweiger, Günter / Schrattenecker, Gertraud: *Werbung - Eine Einführung*, 4. Auflage, Stuttgart: Gustav Fischer Verlag, 1995

SPÖ FELDKIRCH – Homepage. <http://www.spoe-feldkirch.at>. Stand 04.10.02

Steinbacher, Georg: *Das marktorientierte Bauunternehmen*, Unveröffentlichte Diplomarbeit, Technische Universität Wien, 1999

Steinmetz, Ralf: *Multimedia-Technologie*, Berlin: Springer Verlag, 1993

Stritzinger, Julia: *Intervention für den Bahnhofspark Linz*, In: Informativ – Ein Magazin des Österreichischen Naturschutzbundes Landesgruppe Oberösterreich (<http://www.naturschutzbund-ooe.at>), Nr. 20, Linz, 2001

Unger, Fritz: *Werbemanagement*, Heidelberg: Physica, 1989

Wehr, Hans: *Bahnverlegung und Ski-WM 2001 St. Anton am Arlberg*, ÖBB PowerPoint-Präsentation, Wien, 06.05.02

Weidel, Christiana: *Jahrbuch des Dritten Sektors 2000* (<http://www.ngo.at>), Wien, 2000

Wolf, Robert: *Kommunikation für die Bahnhofsoffensive*, Internes ÖBB-Dokument, Wien, 2001

Zechner & Zechner: *Technischer Bericht – Umbau Bhf Feldkirch*, Wien, 2000

# F Interviewverzeichnis

Dr. Robert Wolf

ÖBB Bahnhofsoffensive

Leiter der Kommunikation für die BfO

Wien, am Di 30.04.02 (10h00)

Dipl. -Ing. Dr. Hans Wehr

ÖBB Infrastruktur – GB Planung & Engineering

Projektleiter Bf. St. Anton (Projektleiter Arlberg und Nahverkehr Salzburg)

Wien, am Mi 08.05.02 (10h00) und Fr. 22.11.02 (10h00)

Dipl. -Ing. Rüdiger Neunteufel

ÖBB Infrastruktur – GB Planung & Engineering

Projektleiter Bahnhof Linz

Linz, am Mi 24.07.02 (14h30)

Ing. Martin Reiter

ÖBB Infrastruktur – GB Planung & Engineering

Projektleiter Bahnhof Feldkirch

Innsbruck, am Do 25.7.02 (13h00)

Jakob Klimmer

Bürgermeister der Gemeinde St. Anton

St. Anton, am Fr 26.07.02 (10h30)

Dipl. –Ing. Günter Oberhauser

ÖBB Infrastruktur – GB Planung & Engineering

Projektleiter Bahnhof Innsbruck

Innsbruck, am Fr. 26.07.02 (13h35)

# **G** **Abbildungs- und Tabellenverzeichnis**

## **Abbildungsverzeichnis**

<b>Abbildung 1</b> Internes und externes Marketing	5
<b>Abbildung 2</b> Der klassische Management-Kreis	12
<b>Abbildung 3</b> Bahnhofsoffensive Werbeplakat	22
<b>Abbildung 4</b> Lage der BfO-Projekte in Österreich	24
<b>Abbildung 5</b> Organigramm der ÖBB	27
<b>Abbildung 6</b> Auszug aus dem Generalverkehrsplan Österreich (GVP-Ö)	42
<b>Abbildung 7</b> Chronologische Darstellung der zugesagten Bundesmittel für die BfO	44
<b>Abbildung 8</b> Verlegung des Marmorsaales in Salzburg (Lösungsvorschläge der ÖBB)	52
<b>Abbildung 9</b> Großbahnhof-Test der europäischen Autofahrerclubs	60
<b>Abbildung 10</b> Fassade des Bahnhofs Feldkirch (Eingangsbereich)	81
<b>Abbildung 11</b> Fassade des Bahnhofs Feldkirch (Reisezentrum)	81
<b>Abbildung 12</b> Übersichtsplan des Bahnhofs Feldkirch	92
<b>Abbildung 13</b> Computersimulation des Bahnhofs Linz	107
<b>Abbildung 14</b> Lageplan des Bahnhofs Linz	117
<b>Abbildung 15</b> Aufnahmegebäude des Bahnhofs St. Anton	132
<b>Abbildung 16</b> Bahnsteigbereich des Bahnhofs St. Anton	132
<b>Abbildung 17</b> Lage des Bahnhofs St. Anton	134
<b>Abbildung 18</b> Höhenlage des Bahnhofs St. Anton	134
<b>Abbildung 19</b> Lageplan der verschiedenen Lösungsvarianten	135
<b>Abbildung 20</b> Lage der verschiedenen Lösungsvarianten (Fotomontage)	135
<b>Abbildung 21</b> Lage des zweigleisigen Ausbaus der Strecke St. Jakob - St. Anton	136
<b>Abbildung 23</b> Lageplan des Bahnhofs St. Anton	152
<b>Abbildung 24</b> Gleisanlage des Bahnhofs St. Anton	153

## **Tabellenverzeichnis**

<b>Tabelle 1</b> Eckdaten der Bahnhofsoffensive (Stand: April 2002)	23
<b>Tabelle 2</b> Programm BfO: Projektphasen und Chronologie der gesetzten Aktivitäten	45
<b>Tabelle 3</b> Bahnhof Feldkirch: Projektphasen und Chronologie der gesetzten Aktivitäten	89
<b>Tabelle 4</b> Bahnhof Linz: Projektphasen und Chronologie der gesetzten Aktivitäten	112
<b>Tabelle 5</b> Bahnhof St. Anton: Projektphasen und Chronologie der gesetzten Aktivitäten	148

# H Abkürzungsverzeichnis

## A

Abg.	Abgeordnete
Abs.	Absatz
Abt.	Abteilung
ACT	Advanced Conservation Teams
a. d.	an der
AG	Aufnahmegebäude oder Aktiengesellschaft
AK	Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte
AMA	American Marketing Association
Anm.	Anmerkung
APA	Austria Presse Agentur
Arge	Arbeitsgemeinschaft
ASFINAG	Autobahn- und Schnellstrassen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
ATS	Österreichischer Schilling bzw. Austrian Schilling
AVG	Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz
AZA	Automatische Zugzielanzeige

## B

B	Burgenland
BauO	Bauordnung
BBG	Bundesbahngesetz 1992
BDA	Bundesdenkmalamt
BEG	Brenner-Eisenbahngesellschaft
Bf	Bahnhof
BfO	Bahnhofsoffensive
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BI	Bürgerinitiative
BM	Bundesministerium
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
bzw.	beziehungsweise

**C**

ca.	circa
CAS	Computer Aided Selling
CD	Corporate Design
CD ROM	Compact Disc
CRM	Customer Relationship Management

**D**

d.h.	das heißt
Dipl.-Ing.	Diplomingenieur
DMSG	Denkmalschutzgesetz
Dr.	Doktor
D-Zug	Schnellzug („Durchgangszug“)

**E**

EC	EuroCity (Zugart)
EG	Erdgeschoss
EGT	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
EN	Energie Netz (Geschäftsbereich der ÖBB)
ESG	Linzer Elektrizitäts-, Fernwärme- und Verkehrsbetriebe AG; Sie bildet gemeinsam mit der SBL (Stadtbetriebe Linz) die LINZ AG, die sich zu 100% im Besitz der Stadt Linz befindet
etc.	et cetera
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EU	Europäische Union
EUR	Euro

**F**

F	folgende (Seite)
ff	fortfolgende (Seiten)
FIS	Fédération Internationale de Ski
FPÖ	Freiheitliche Partei Österreichs
FW	Fahrweg (Geschäftsbereich der ÖBB)

**G**

GB	Geschäftsbereich (der ÖBB)
GdE	Gewerkschaft der Eisenbahner
GesbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GewO	Gewerbeordnung
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GR	Gemeinderat
GS	Gebäude und Anlagen Services (Geschäftsbereich der ÖBB)
GV	Güterverkehr (Geschäftsbereich der ÖBB)
GVP-Ö	Generalverkehrsplan Österreich

**H**

hl.	heilig
HL-AG	Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG
HL-G	Hochleistungsstreckengesetz

**I**

IC	InterCity (Zugart)
ICE	InterCity-Express (Zugart)
ICOMOS	Internationaler Rat für Denkmalpflege (Internatl. Council on Monuments & Sites)
i.e.S	im engeren Sinne
IfS	Institut für Sozialdienste
ILF	Ingenieurgemeinschaft Lässer-Feizlmayr („ILF BERATENDE INGENIEURE“)
Ing.	Ingenieur
i.R.	in Ruhe
IR	Immobilien/Recht (Geschäftsbereich der ÖBB)

**K**

K	Kärnten
k. A.	keine Angabe
k. u. k.	kaiserlich und königlich (im ehemaligen Österreich-Ungarn)
Kat.	Kategorie
KG	Kommanditgesellschaft
kg	Kilogramm
KOM	Kommunikation

**L**

LGBI.	Landesgesetzblatt
LH	Landeshauptmann
LHStv.	Landeshauptmann-Stellvertreter
LILO	Linzer Lokalbahn
lt.	laut

**M**

m	Meter
mbH	mit beschränkter Haftung
Mag.	Magister
max.	maximal
Mio.	Million(en)
Mitgl.	Mitglied
Mrd.	Milliarde(n)

**N**

NAVEG	Nahverkehrs-Errichtungs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung
NAVIS	Nahverkehrsinfrastrukturprogramm Salzburg
NGO	Nichtregierungsorganisation
NÖ	Niederösterreich
NÖPLAN	NÖ Landeshauptstadt Planungsgesellschaft
NÖT	Neue österreichische Tunnelbauweise
NPO	Non Profit Organisation
NR	Nationalrat
Nr.	Nummer

**O**

o. a.	oben angeführt
OEAV	Österreichische Alpenverein
OÖ	Oberösterreich
ORF	Österreichischer Rundfunk
OTS	Original Text Service
ÖAMTC	Österreichischer Automobil Motorrad und Touringclub

---

ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖBB GB	Geschäftsbereich der ÖBB
ÖNB	Österreichische Naturschutzbund
ÖSV	Österreichische Skiverband
ÖVP	Österreichische Volkspartei
ÖZIV	Österreichische Zivil Invaliden Verband

## **P**

PE	Planung & Engineering (Geschäftsbereich der ÖBB)
PPP	Public Privat Partnership
PR	Public Relations
Prof.	Professor
PV	Personenverkehr (Geschäftsbereich der ÖBB)

## **Q**

QM	Quality Management (Qualitätsmanagement)
----	--

## **R**

RLB	Raiffeisen Landesbank
-----	-----------------------

## **S**

S	Salzburg
SCHIG	Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH
SFA	Sales Force Automation
Ski-WM	Ski-Weltmeisterschaft
sog.	sogenannte
SPÖ	Sozialdemokratische Partei Österreichs
St	Steiermark
ST	Signal-/Systemtechnik (Geschäftsbereich der ÖBB)
SUP	Strategische Umweltprüfung
SV	Sachverständige

**T**

T	Tirol
TK	Telekom (Geschäftsbereich der ÖBB)
TQM	Total Quality Management

**U**

u.a.	und andere unter anderem
u.ä.	und ähnlich(e)
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
usw.	und so weiter
UVE	Umweltverträglichkeitserklärung
ÜVO	Übertragungsverordnung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-G	Umweltverträglichkeitsprüfgesetz

**V**

V	Vorarlberg
Vbf.	Verschiebebahn
Vgl.	Vergleich
VIBÖ	Vereinigung industrieller Bauunternehmungen Österreichs

**W**

W	Wien
WM	Weltmeisterschaft
WKÖ	Wirtschaftskammer Österreich
Wr.	Wiener
WWF	World Wildlife Fund

**Z**

z.	zum
Z.	Ziffer
z.B.	zum Beispiel
ZT	Ziviltechniker