II– 2122 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr
Pr.Zl. 5905/62-I/1-1972

Wien, am 1973 02 05

1007 /A.B.
zu 1008 /J.
Präs. am 6. Feb. 1973

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten KINZL und Genossen vom 14.12.1972 Nr. 1008/J: Neubau des Bahnhofsgebäudes Schärding.

Ihre Anfrage beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Das neue Bahnhofsgebäude in Schärding wird an der gleichen Stelle errichtet wie der Altbau. Die Bauarbeiten mußten daher, um den Eisenbahnbetrieb nicht zu stören, in 2 Bauabschnitte geteilt werden, was zwangsweise eine längere Bauzeit verursacht. Überdies entstanden bei den Aushubarbeiten nach Erreichen der Fundamentsohle unerwartet Schwierigkeiten, da wasserdurchströmter feinsandiger Boden angefahren wurde. Deshalb wurde die Boden- und Baustoffprüfstelle des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung ersucht, Sondierbohrungen durchzuführen und ein Bodengutachten zu erstellen. Auf Grund dieses Gutachtens und eines weiteren Gutachtens des Statikers der Baufirma wurde eine Gründung bis auf den gewachsenen Fels für notwendig befunden und als wirtschaftlichste Lösung die Abteufung von Brunnen vorgesehen. Beim Niederbringen der ersten Brunnen trat ein ungewöhnlich starker Wasserzufluß auf. Darüberhinaus war der feinsandige Schluff weicher als erwartet; die ständig laufenden Pumpen förderten Sand mit, so daß rund um die Brunnen Auflockerungen und Anrisse entstanden. Da die Schärdinger Molkerei Beschwerde führte, daß die Ergiebigkeit des Molkereibrunnens stark zurückgegangen wäre, mußte angenommen werden, daß das Abteufen von Brunnen nachteilige Wirkungen auf den Wasserhaushalt der Nachbarn hervorrufen würde. Um solche Folgen zu vermeiden und weitere Störungen

des Untergrundes auszuschließen, wurde nun die Ausführung von Ortsbetonpfählen vorgesehen.

Aus diesen Gründen konnten die im ersten Bauabschnitt errichteten Baulichkeiten erst Mitte Dezember 1970 in Benützung genommen werden. Der restliche Teil des alten Bahnhofsgebäudes konnte erst nach Übersiedlung der darin befindlichen Dienststellen in das neue Gebäude geräumt werden. Unmittelbar darauf wurde der zweite Bauabschnitt in Angriff genommen, der die Publikumsräume umfaßt. Dieser Bau ist soweit fortgeschritten, daß nun - mehr schon die Handwerker die entsprechenden Installations- und Einrichtungsarbeiten durchführen. Es läßt sich deshalb leider nicht umgehen, daß die Reisenden in diesem Winter noch mit dem provisorischen Warteraum vorlieb nehmen müssen.

Im Einzelnen darf ich noch ausführen:

Zu Frage 1:

Für die Fortsetzung des Bahnhofsneubaues sind im Budget 1973 1,2 Millionen Schilling enthalten. Dieser Betrag wird voraussichtlich für die Fertigstellung ausreichen.

Zu Frage 2:

Die ÖBB dringt bei den beteiligten Baufirmen darauf, daß die Fertigstellungsarbeiten beschleunigt durchgeführt werden, damit der angestrebte Fertigstellungstermin eingehalten werden kann.

Zu Frage 3:

Unter der Voraussetzung, daß die vorgesehenen Termine seitens der Baufirmen eingehalten werden, wird das neue Bahnhofsgebäude Ende August 1973 der Benützung übergeben.

Der Bundesminister: