

II-3326 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIC ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 711 62-9100
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 713 78 76
 DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/66-4/91

1521 IAB
 1991-09-11
 zu 1480 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Rieder und Kollegen vom 10. Juli 1991,
 Zl. 1480/J-NR/1991 "Regionalanliegen Nr. 43 -
 Ausbau des Bahnhofes Zell am See"

Zum Allgemeinen:

Die Stadtgemeinde Zell am See forderte auf Grund der nicht mehr zeitgemäßen Infrastruktur der Bahnstationen in Zell am See - insbesondere im Hinblick auf ihren Ruf als Fremdenverkehrsmetropole - wiederholt und vehement bauliche Verbesserungen wie z.B. höhere Bahnsteige, die Absiedelung des Gütermagazins und die Sanierung der Verkehrsstelle Tischlerhäusl.

Schon anlässlich der Errichtung der neuen Wagenwerkstatt in Tischlerhäusl (1988 - 1989) wurde zur Behebung der kritisier-ten Zustände eine Gesamtplanung für beide Verkehrsstellen erstellt. Die Vergabe der Schiweltmeisterschaften 1991 an Saalbach war der auslösende Moment für den raschen Umbau, wobei das Vorhaben zu diesem Zeitpunkt mit 150,95 Mio S veranschlagt wurde.

Im Zuge der Detailplanung zeigte es sich, daß mit dem vorange-führten Umbau weitere Baumaßnahmen (u.a. erforderliche Er-haltungsarbeiten, Ausgestaltung des Bahnhofs Zell am See zu

- 2 -

einem attraktiven Reise- und Kommunikationszentrum) gleichzeitig durchzuführen sind, um einen verlorenen Bauaufwand zu vermeiden und die Beeinträchtigung der Region Zell am See durch Bauarbeiten möglichst kurz zu halten.

Im Zuge des Behördenverfahrens und der Konsensfindung mit der Stadtgemeinde Zell am See mußten weitere Projektsvergrößerungen in Kauf genommen werden. Sie betrafen insbesondere den Personentunnel mit seeseitigem Ausgang bzw. seine Verlängerung unter dem Bahnhofsgebäude zum Stadtplatz, eine den Interessen der Stadt Zell am See entsprechende Ausgestaltung des Bahnhofvorplatzes, Anlagen auf der Schmalspurstrecke für einen Stadtverkehr von Zell am See zum Golfplatz sowie Umweltschutzmaßnahmen in Zell am See und Tischlerhäusl.

Die Bahnsteigüberdachung besteht aus einem Hallendach (Gesamtlänge rd. 50 m) über den Aufgängen aus der Passage und den Personenliften, zum überwiegenden Teil jedoch aus herkömmlichen Einzeldächern über dem Haus- und dem Inselbahnsteig. Großflächige Bahnsteigüberdachungen bedeuten vor allem eine wesentliche Komfortsteigerung gegenüber Einzeldächern, die gegen Schlagregen und Schneetreiben nur ungenügend Schutz bieten und nicht verhindern können, daß die Bahnsteigkanten vereisen und Schnee in die Tunnelabgänge gelangt.

Bei der Durchführung aller integrierten Arbeiten sind somit Mehrkosten in der Höhe von 97,695 Mio S gegenüber der Erstplanung (150,95 Mio S) angefallen.

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Hat es zum Zeitpunkt des Baubeginnes einen Gesamtplan für alle baulichen und sonstigen Maßnahmen im Bereich des Bahnhofes Zell am See gegeben?"

Ja, aber die Detailplanung war zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen.

- 3 -

Zu Frage 2:

"Welche Umplanungen wurden im Laufe der Bauausführung vorgenommen?"

Umplanungen mußten insbesondere auf Wunsch der Gebietskörperschaften bezüglich Personentunnel (see- und stadtseitiger Ausgang), Bahnhofvorplatz und Bahnsteigdach (Verkleinerung der Gesamtüberdachung) vorgenommen werden.

Zu Frage 3:

"Welche Kostensteigerungen haben sich daraus ergeben?"

Durch Umplanungen primär im Zuge des Behördenverfahrens und der Konsensfindung mit den Gebietskörperschaften (Projektserweiterungen und gleichzeitige Ausführung aller integrierten Arbeiten wie Bahnhofsverbesserung, Erhaltungsarbeiten) ergaben sich Mehrkosten von 97,695 Mio S.

Zu Frage 4:

"Mit welchen Gesamtkosten wurde für Sanierung und Umbau des Bahnhofes Zell am See vor Baubeginn gerechnet?"

Vor Baubeginn, der wegen der Schiweltmeisterschaften 1991 in Saalbach sehr kurzfristig angesetzt wurde, war mit Kosten von 150,95 Mio S zu rechnen.

Zu Frage 5:

"Wie hoch waren die tatsächlichen Gesamtkosten für Sanierung und Umbau des Bahnhofes Zell am See?"

Die Gesamtkosten für den Umbau Zell am See (einschließlich der integrierten Arbeiten) betragen 248,645 Mio S.

Zu Frage 6:

"Welche Gründe waren für die Kostenüberschreitung maßgeblich?"

Außer den in Fragepunkt 3 genannten Gründen insbesondere noch Baukostensteigerungen während der Bauzeit sowie Materialkostenverteuerungen.

- 4 -

Zu Frage 7:

"Welche einzelne Bauvorhaben (Hoch- und Tiefbau) mit einem Bauvolumen von mehr als 100 Millionen Schilling wurden in den letzten 4 Jahren von der ÖBB fertiggestellt?"

1987 wurde der Neubau der Zugförderungsleitung Wien FJB mit einem Investitionsvolumen von 197,350 Mio S fertiggestellt.

Zu Frage 8:

"Wie verhalten sich bei diesen Projekten die ursprünglich geplanten Kosten zu den tatsächlichen Gesamtkosten im einzelnen?"

Das Vorhaben wurde auf Preisbasis 15.9.1982 mit Gesamtkosten in der Höhe von 172 Mio S geschätzt. Im Dezember 1986 wurden die Kosten auf 198 Mio S korrigiert.

Zu Frage 9:

"Welche Gründe waren im einzelnen bei den jeweiligen Projekten für die Nichteinhaltung der ursprünglich geplanten Kosten maßgeblich?"

Die Kostenerhöhung von rd. 26 Mio S resultiert aus der Preissteigerung mit ca. 20 Mio S (1.9.1982 - 31.12.1986) sowie aus Fundierungsarbeiten für eine spätere Überbauung mit 5,4 Mio S. Letztere Kosten sind jedoch vom späteren Überbauer den ÖBB zu refundieren.

Wien, am 10. September 1991

Der Bundesminister

