



II-1022 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XII. Gesetzgebungsperiode

## REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl.5.905/3-I/1-1971

407/A.B.

zu 395/J.

Präs. am 22. März 1971

## ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Melter und Genossen, Nr.395/J-NR/71 vom 3.Februar 1971: "Bauzeit für den Güterbahnhof in Wolfurt".

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Für den im Raume Bregenz geplanten Güterbahnhof (355.000 m<sup>2</sup>) hat sich das unverbaute Gebiet bei Wolfurt als das geeignetste erwiesen.

In den Jahren 1969/70 sind auf dem vorgesehenen Gelände geologische und bodenmechanische Untersuchungen durchgeführt worden. Diese haben ergeben, daß der tragfähige Baugrund (Kies und Schotter) erst in 2 - 12 m Tiefe vorhanden ist.

Über Beratung durch den Vorstand der Lehrkanzel für Bodenmechanik der Technischen Hochschule Graz, Prof. Dipl.Ing.Dr.Veder, sind 6 Probelastungsfelder angelegt worden, um schlüssige Bestimmungen für eine Ausschreibung auf breiter Firmenbasis zu bekommen.

Auf Grund eines bodenmechanischen Vorberichtes von Prof. Veder wurden die Arbeiten zur Verbesserung des Untergrundes für den Bahnhof Wolfurt im Sommer 1970 ausgeschrieben. Da die Bodenarten des unmittelbaren Untergrundes Torf, Schluff, Sand, Ton und Lehm sind, wurde nachstehend beschriebene Ausbaumethode - die international vielseitig mit Erfolg Verwendung findet - als richtig anerkannt:

- 2 -

Zunächst werden mit Sand verfüllte Vertikaldrains (im Abstand von etwa 2,5 m) gesetzt, deren Funktion durch eine horizontale Filterschicht ergänzt ist. Mittels einer Auflast von 2,5 m Höhe wird durch diese das Wasser aus dem Boden in die darunter befindliche Kiessicht gepreßt. Nach einer Wartezeit von 6 - 8 Monaten sind die Primärsetzungen im Ausmaß bis zu 1,5 m abgeklungen. Durch Zusatzauflasten von 2,0 m und einer Zuwartezeit von 1 - 2 Monaten erreicht man, daß das zeitliche Ausmaß der ansonsten sehr langsam abklingenden Nachsetzungen - die den Eisenbahnbetrieb maßgeblich beeinträchtigen würden - wesentlich vermindert wird. Nach dem Abklingen der Setzungen und nach Wegnahme aller überschüssigen Auflasten kann der Boden als konsolidiert gelten.

Für die Durchführung der Arbeiten wurde in der Ausschreibung zunächst eine Bauzeit von 36 Monaten angenommen. Als Bestbieter schien eine Bietergemeinschaft "Güterbahnhof Wolfurt" mit einer Anbotsumme von 345,7 Millionen Schilling auf. Die wesentliche Position ergab sich aus dem Transport von 1,100.000 m<sup>3</sup> Schüttmaterial von einem bestehenden Steinbruch in Hohenems in einer Zeit von 19 Monaten. Anschließend zweifache Wiederverwendung der Schüttmassen.

Um diese hohe Kostenquote des Materialtransportes und die Belastung der Bundesstraße 1 zu verringern, wurden Berechnungen angestellt, die folgendes Ergebnis zeitigten:

Bei 50 Monaten Bauzeit ein Schottertransport von nur 750.000 m<sup>3</sup> in einer Zeit von 13 Monaten und einer vierfachen Wiederverwendung mit einer Verringerung der Kosten auf etwa 270 Mio S.

- 3 -

Sowohl eine kürzere als auch eine längere Bauzeit würden das Bauvorhaben (wie aus der Beilage hervorgeht) nur verteuern.

Aus den vorstehenden Bemerkungen ergibt sich die nachstehende Beantwortung der drei gestellten Fragen:

Zu Frage 1)

Die Aufgabe, die Herrn Prof. Veder gestellt wurde, war, ein Gutachten zu erstellen, das die Methode nach fachlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten erarbeiten soll, den Untergrund im Bahnhof Wolfurt für die vorgesehenen Baumaßnahmen zu verbessern. Es war Aufgabe der Baudienststellen, in beratender Verbindung mit Prof. Veder die wirtschaftlich günstigste Bauzeit zu ermitteln. Das Gutachten samt Beilagen ist sehr umfangreich: ein 5 cm dickes Geschäftsstück. Anschließend wird ein Kurzauszug über das Ergebnis angegeben. Wenn gewünscht, kann eine Fotokopie des Gutachtens nachgebracht werden.

Kurzauszug über die von Prof. Veder vorgeschlagene Bodensanierung:

- a) Abteufen von Vertikaldrains (Abstand 2,5 m)
- b) Aufbringen einer Auflast von 2,5 m Höhe
- c) nach 6 - 8 Monaten Aufbringung einer Zusatzauflast von 2,0 m Höhe,
- d) nach 1 - 2 Monaten Herstellung der endgültigen Planumshöhe
- e) vierfache Wiederverwendung der Schüttmassen.

- 4 -

Zu Frage 2:

Die Verkehrsbelastung durch den Materialtransport auf der Bundesstraße 1 zwischen Hohenems und Wolfurt beträgt

für 36 Monate Bauzeit 19 Monate und  
für 50 Monate Bauzeit 13 Monate.

Zu Frage 3:

Insgesamt wurden bisher 26,046 Millionen Schilling für Probebohrungen, Belastungs- und Versuchsfelder, Wasserlaufverlegungen, Grundeinlösungen und Gutachten verwendet.

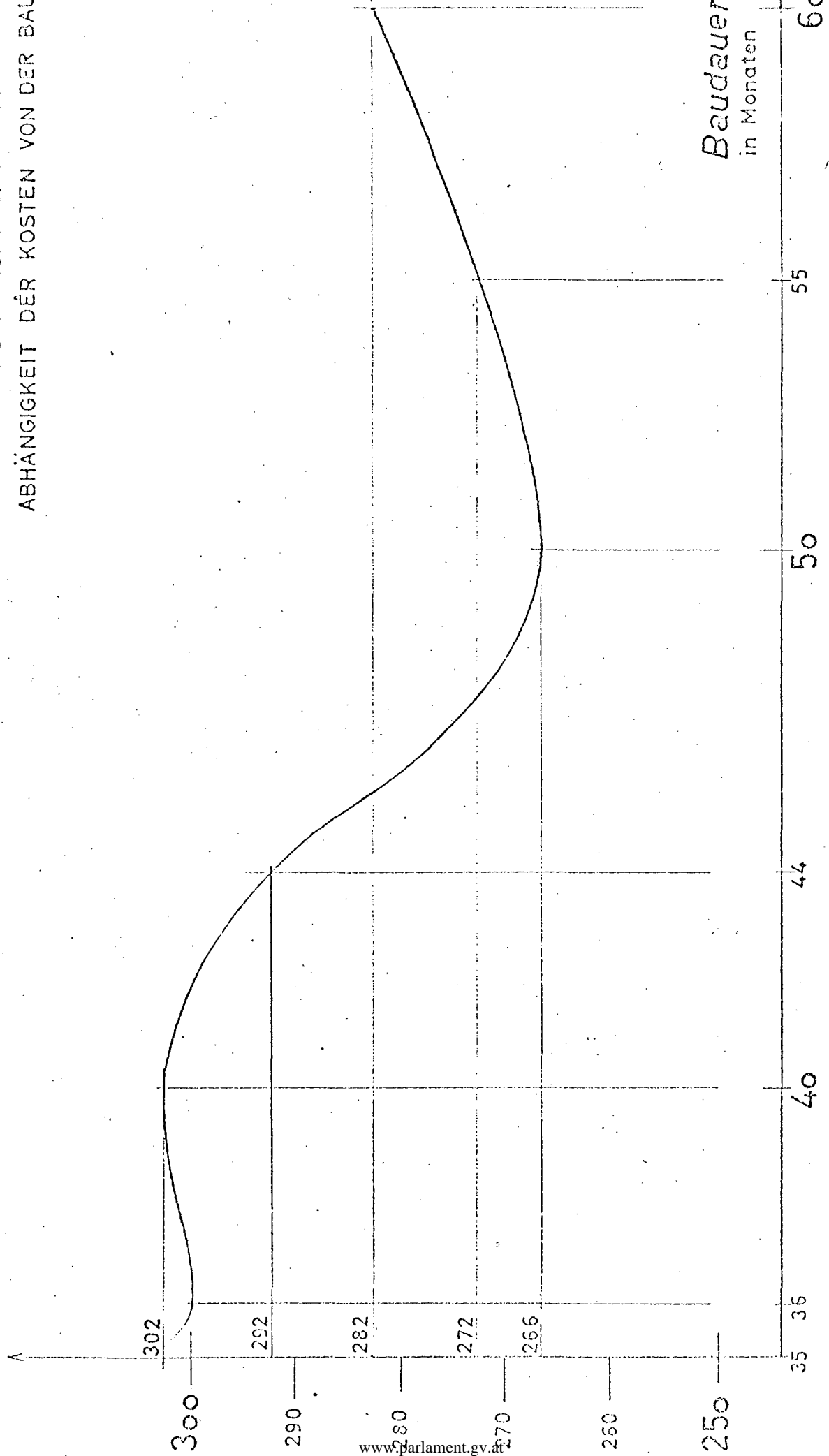
Wien, am 17. März 1971

Der Bundesminister:



**GÜTERBAHNHOF WOLFURT**  
BODENSANIERUNG U. SCHÜTTUNG  
ABHÄNGIGKEIT DER KOSTEN VON DER BAUDAUER

**Kosten**  
in Mill. Schilling



5 von 5  
Staubitz  
1992