



REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Z1. 5.905/56-I/1-72

809 /A.B.
zu 864 /J.
5. Dez. 1972
Präs. am.....

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Hahn und Genossen, Nr.864/J vom 25.Oktober 1972: "Güterbahnhof Wolfurt"

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1)

Der gutachtende Experte für Probebohrungen beim Güterbahnhof Wolfurt war Herr Dipl.Ing.Dr.techn.Christian VEDER, Professor an der Technischen Hochschule Graz, Lehrkanzel für Bodenmechanik, Felsmechanik und Grundbau, Zivilingenieur für Bauwesen, A 8010 Graz, Rechbauerstraße 12.

Zu Frage 2)

Die Beschlußfassung der Bundesregierung KLAUS über den Bau des Güterbahnhofes Wolfurt vom 15.Juli 1969 erfolgte lediglich auf Grund einer Beurteilung der Bodenverhältnisse, die sich auf ein geologisches Kartenwerk von Dozent Dr.KRASSER stützte, ohne daß detaillierte Untersuchungen vorgenommen worden wären.

Eine detaillierte Untersuchung des Baugrundes erfolgte erst durch Professor Dipl.Ing.Dr.techn.VEDER, der am 10.Mai 1969 erstmalig seine Vorschläge für die Begutachtung der Bodenverhältnisse den Österreichischen Bundesbahnen bekanntgab.

-2-

Die Untersuchungen sind dann in den Jahren 1969/70 durchgeführt worden. Diese haben ergeben, daß der tragfähige Baugrund (Kies und Schotter) erst in 2 bis 12 Meter Tiefe vorhanden ist. Das Gutachten samt Beilagen ist sehr umfangreich (ein 5 cm dickes Geschäftsstück).

In diesem Gutachten wurden im wesentlichen folgende Sanierungsmaßnahmen vorgeschlagen:

- 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.

Zu Frage 3)

Mit den Arbeiten zur Bodensanierung einschließlich Schüttungen wurde am 27.10.1971 begonnen. Die von Prof.Dipl.Ing.Dr.techn.VEDER vorgeschriebenen, strengen Richtlinien für die Zusammensetzung von Sand- und Schüttmaterial waren bereits Ausschreibungsgrundlage und eindeutig festgelegt. Beim Beginn des Schüttvorganges entsprach jedoch das von den Baufirmen beigestellte Material teilweise nicht den in der Ausschreibung verlangten Kornzusammensetzungen und der Frostsicherheit und mußte daher zurückgezogen werden. Inzwischen haben die Firmen die Aufbereitung des Materials in allen Details erarbeitet und mit einwandfreiem Material die volle Schüttkapazität erreicht.

-3

- 3 -

Zu Frage 4)

An den Annahmen des Bodengutachtens von Prof.Dipl.=
Ing.Dr.techn.VEDER hat sich nichts geändert.

Zu Frage 5)

Die Drosselung des Schüttvorganges erfolgte - wie
zu Frage 3) ausgeführt - weil das beigestellte
Material nicht entsprach. Die Verzögerung geht
daher zu Lasten der betreffenden Firmen. Den Öster-
reichischen Bundesbahnen erwachsen keine zusätzli-
chen Kosten.

Wien, am 29. November 1972

Der Bundesminister:

