

Statusbericht zur Projektentwicklung „Bahnhof Mayrhofen neu“

(Teilergebnisse der Planungsgruppe; Stand: 1. Juni 2018)



3D-Darstellung Bhf. Mayrhofen (EQVIS GmbH, nach Entwurfsplänen von Planoptimo ZT GmbH)

Inhalt

1	Zielsetzung.....	3
2	Struktur der Projektenwicklung	3
3	Frühere Planungsversionen.....	3
3.1	Erste Studien und Variantenuntersuchungen 2005/2006	3
3.2	Planungsvariante 2007	5
3.3	Planungsvariante 2011	5
3.4	Planungsvariante 2013	6
3.5	Planungsvariante A 2014.....	6
3.6	Planungsvariante B 2014.....	7
3.7	Planungsvariante B 2015.....	7
3.8	Planungsvariante B 2016.....	8
3.9	Planungsvariante C1 2016.....	8
3.10	Planungsvariante C2 2016.....	8
3.11	Planungsvariante C3 2016.....	9
4	Aktueller Planungsstand.....	9
4.1	Planungsvariante C4 2016.....	9
4.2	Basisplanungen.....	10
4.3	Bauphasenplanung.....	11
4.4	Architekturwettbewerb.....	12
4.5	Fremdgrundbedarf für Variante C4.....	12
4.6	Eisenbahnkreuzung und Hochwasserschutz	13
5	Investitionskosten und Finanzierung	13
5.1	Richtwerte für die Investitionskosten (Variante C4):.....	13
5.2	Schätzgutachten für Liegenschaften	13
5.3	Laufende Überwachung der Planungskosten.....	14
6	Grundsatzbeschluss der Marktgemeinde Mayrhofen und Resümee.....	14
7	Nächste Schritte	14

1 Zielsetzung

Ziel dieses Statusberichts ist es, innerhalb der Projektpartner und der Planungsgruppe einen einheitlichen Informationsstand zum bisherigen Projektablauf und der damit verbundenen Vorentscheidungen herzustellen. Weiters soll damit eine akkordierte Basis für die weitere Projektentwicklung hergestellt werden.

2 Struktur der Projektentwicklung

- Formelle Auftraggeberin: Zillertaler Verkehrsbetriebe AG
- Planungsgruppe mit monatlichem Jour Fixe; Teilnehmer mit Vertretern der ZVB AG, der MG Mayrhofen, der MBB AG, der Landesbaudirektion Tirol und der VVT GmbH
- Externes technisches Planungsbüro: Planoptimo Dr. Köll ZT GmbH, Reith b. Seefeld
- Planungskoordination: UB Jochl Grießer

3 Frühere Planungsversionen

3.1 Erste Studien und Variantenuntersuchungen 2005/2006

Das Ingenieurbüro Köll wurde im Jahr 2005 mit ersten Studien beauftragt. Dabei ging es u.a. um die Abwägung von Vor- und Nachteilen einer Unterflurtrasse in der Kurz- bzw. Langversion.



Abbildung 1: Variantenstudie 2005, Unterflurtrasse kurz (Planoptimo Büro Dr. Köll ZT GmbH)



Abbildung 2: Variantenstudie 2005, Unterflurtrasse lang (Planoptimo Büro Dr. Köll ZT GmbH)

Weiters sind im Jahr 2006 Varianten von Fußgängerunterführungen geprüft worden, auf die hier nicht näher eingegangen wird.

Im Jahr 2006 wurde durch das Ingenieurbüro Köll auch eine umfangreiche allgemeine Variantenstudie erarbeitet, deren Fazit wie folgt lautet (Originalauszug):

7 FAZIT

In zwei Diskussionsrunden mit den Auftraggebern am 14.11.2006 und am 21.11.2006 wurde übereinstimmend festgestellt, dass das Hauptziel der Maßnahmen, nämlich die Verbesserung der Fußgängerverbindung zwischen Mayrhofen Zentrum und dem Bahnhof, die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Reduktion der Störungen im Verkehrsfluss, mit Variante 1 - kurze Unterflurtrasse - bestmöglich erreicht wird. Für diese Variante sprechen auch die gegenüber Variante 2 deutlich geringeren Kosten und damit besseren Realisierungschancen.

Das größte Problem bei Variante 1 ist der Bedarf an Fremdgrund im gewidmeten Bauland. Deshalb wurde empfohlen, in einem weiteren Detaillierungsschritt und in Zusammenarbeit mit den Zillertaler Verkehrsbetrieben auf Basis von Variante 1 - kurze Unterflurtrasse - weitere Entwürfe auszuarbeiten. Ziel ist es, unter Berücksichtigung der Anforderungen der Zillertalbahn (Betriebsabläufe, Übergang Bus-Bahn, Reisebusse, Remise, Bahnhofsgebäude etc.) und unter Einbezug der zugehörigen Anlagen und Flächen eine Reduktion des Fremdgrundbedarfes zu erreichen.

Ergänzend ist noch anzumerken, dass der gesamte Verkehr nach und von Mayrhofen Mitte nur dann über die Unterflurtrasse abgewickelt werden kann, wenn die kurze Variante gewählt wird.

Die gesamte Studie ist in der folgenden Anlage verfügbar:

Anlage 1: Allgemeine Variantenstudie (Ingenieurbüro Köll, 2006)

Die folgenden Planungsvarianten sind Weiterentwicklungen der o. a. Studie.

3.2 Planungsvariante 2007

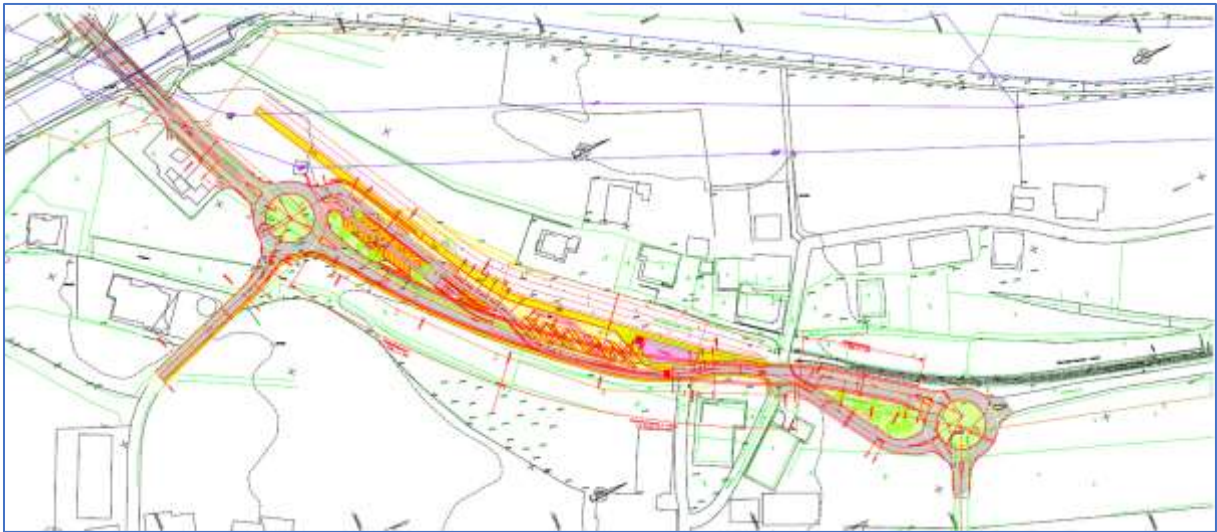


Abbildung 3: Planungsstand 2007 (Planoptimo Büro Dr. Köll ZT GmbH).

Anlage 2: Planungsvariante 2007 (pdf)

Die Planungsvariante 2007 enthält erstmals eine Unterflurtrasse (kurz) für die B169. Die Ausstattung des Bahnhofs war jedoch sehr einfach (z. B. kein Bahnhofsgebäude, kein ÖV-gerechtes Busterminal, keine Möglichkeit, das später entwickelte Skibuskonzept von G. Fuchshuber abzubilden) und hätte somit den generellen Anforderungen einer modernen Nahverkehrseinrichtung nicht Rechnung getragen.

3.3 Planungsvariante 2011

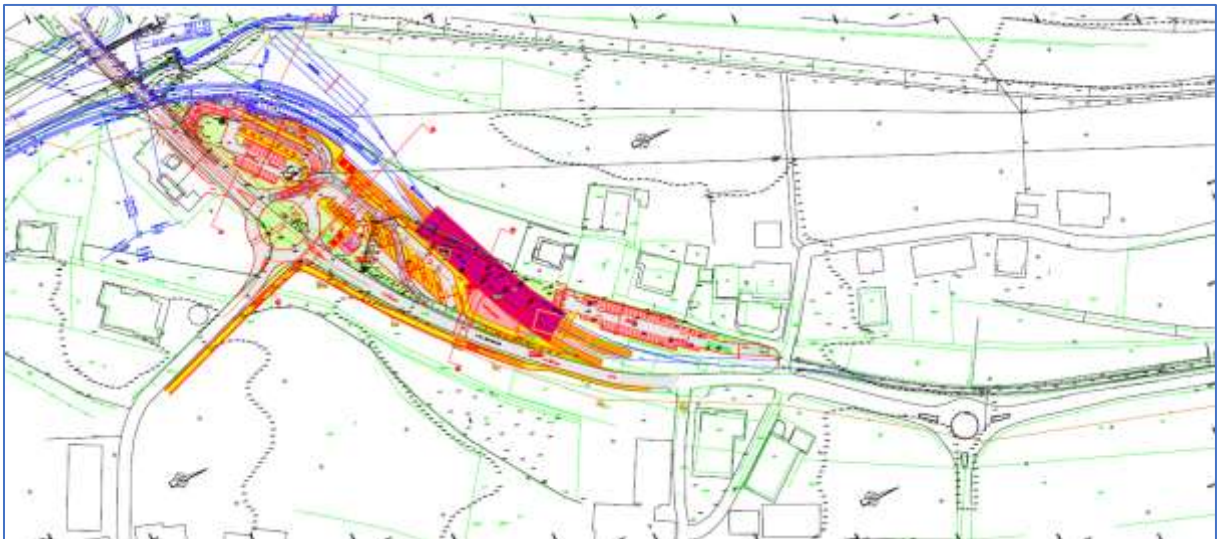


Abbildung 4: Planungsstand 2011 (Planoptimo Büro Dr. Köll ZT GmbH)

Anlage 3: Planungsvariante 2011 (pdf)

Die Planungsvariante 2011 enthielt keine Unterflurtrasse für die B169, sondern nur eine Fußgängerunterführung. Aufgrund der Novellierung der EKVO 2012 war die Ausbildung der Eisenbahnkreuzung gemäß Abbildung 4 nicht mehr möglich (Räumlängen). In dieser Variante wurde erstmals auch die Option der Zugverlängerung zur Penkenbahn berücksichtigt.

In weiterer Folge gab es erste Abstimmungskontakte mit dem Verkehrsplanungsbüro Mag. Georg Fuchshuber.

3.4 Planungsvariante 2013

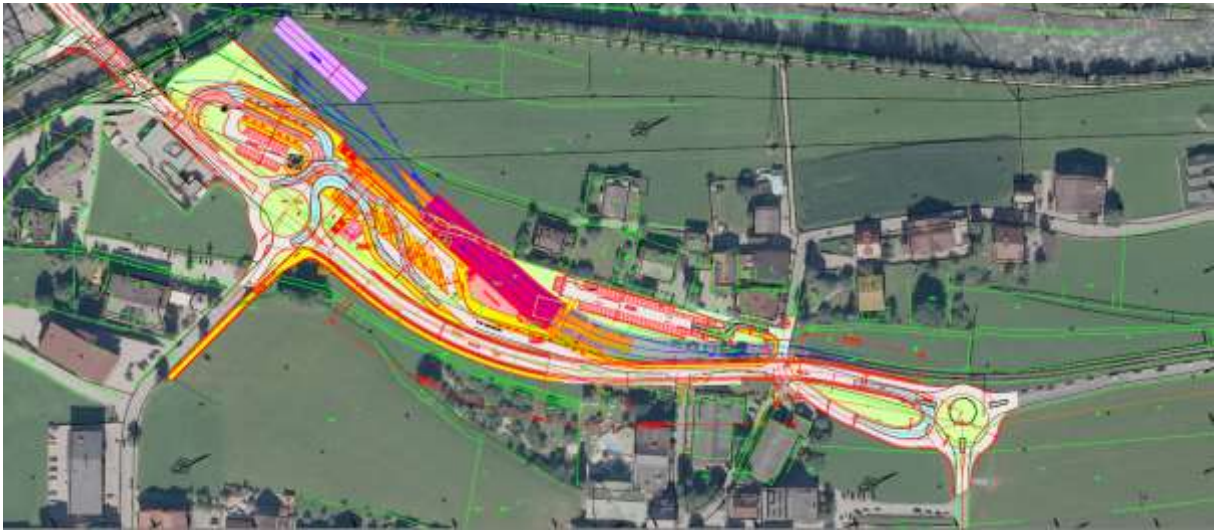


Abbildung 5: Planungsstand 2013, mit Unterflurtrasse B169 und Lösung für die Eisenbahnkreuzung (Planoptimo Büro Dr. Köll ZT GmbH)

Anlage 4: Planungsvariante 2013 (pdf)

Variante wie 2011, jedoch mit Unterflurtrasse B169 und neuer Lösung für die Eisenbahnkreuzung.

3.5 Planungsvariante A 2014



Abbildung 6: Planungsstand 5. Juni 2014 (Planoptimo Büro Dr. Köll ZT GmbH)

Anlage 5: Planungsvariante A 2014 (pdf)

Variante A 2014, mit Parkdeck (Zu- und Abfahrten noch nicht eingetragen), jedoch ohne Bahnhofsgebäude. Keine Möglichkeit der Zugverlängerung zur Penkenbahn.

3.6 Planungsvariante B 2014



Abbildung 7: Planungsstand 20. Juni 2014 (Planoptimo Büro Dr. Köll ZT GmbH)

Anlage 6: Planungsvariante B 2014 (pdf)

Variante mit zeitgemäßem Raumangebot, Bahnhofsgebäude und Parkdeck sowie Möglichkeit der späteren Zugverlängerung. Busterminal auf Basis des Verkehrskonzepts von G. Fuchshuber. Liegenschaft Riemensperger wird benötigt.

3.7 Planungsvariante B 2015



Abbildung 8: Planungsstand 1. Oktober 2015 (Planoptimo Büro Dr. Köll ZT GmbH)

Anlage 7: Planungsvariante B 2015 (pdf)

Variante mit Neuordnung der Kiss-und-Ride-Plätze sowie Optimierung der Bussteiganordnung. Abrücken der Werkhalle vom Ziller und Prüfung der Möglichkeit der Verlegung der Liegenschaft Riemensperger.

3.8 Planungsvariante B 2016

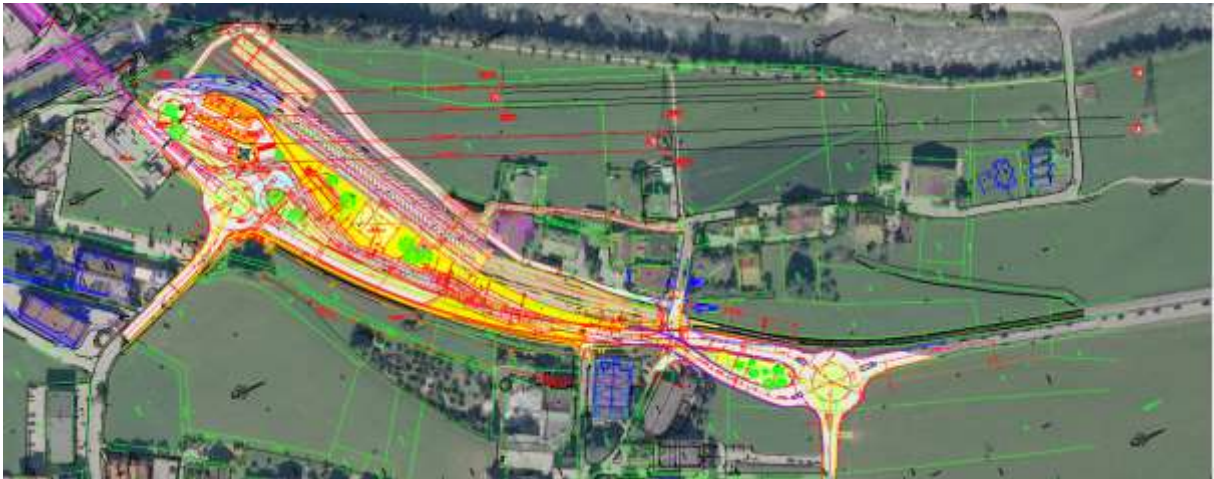


Abbildung 9: Planungsstand 11. März 2016 (Planoptimo Büro Dr. Köll ZT GmbH)

Anlage 8: Planungsvariante B 2016 (pdf)

Variante mit Feuerwehrezufahrt von Norden.

3.9 Planungsvariante C1 2016

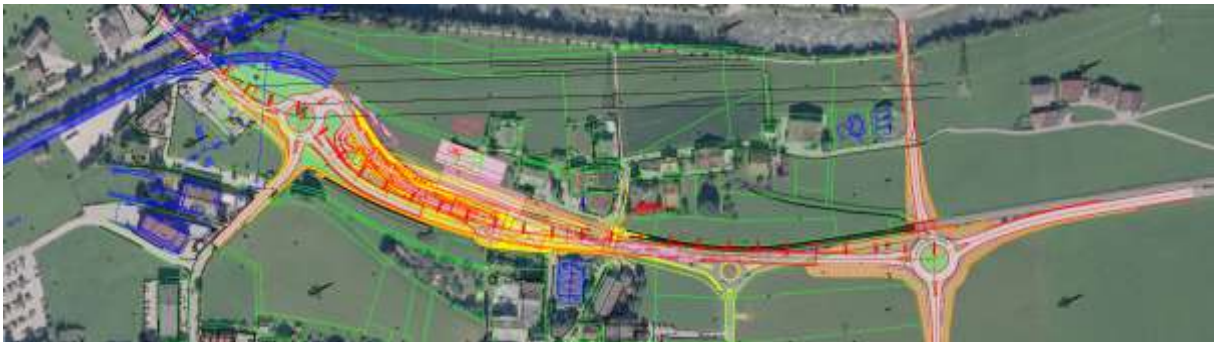


Abbildung 10: Planungsstand 2. September 2016 (Planoptimo Büro Dr. Köll ZT GmbH)

Anlage 9: Planungsvariante C1 2016 (pdf)

Diese Variante wird derzeit durch das Büro Planoptimo aufgrund des Ergebnisses der Planungsgruppe vom 7. November 2016 weiterentwickelt.

3.10 Planungsvariante C2 2016

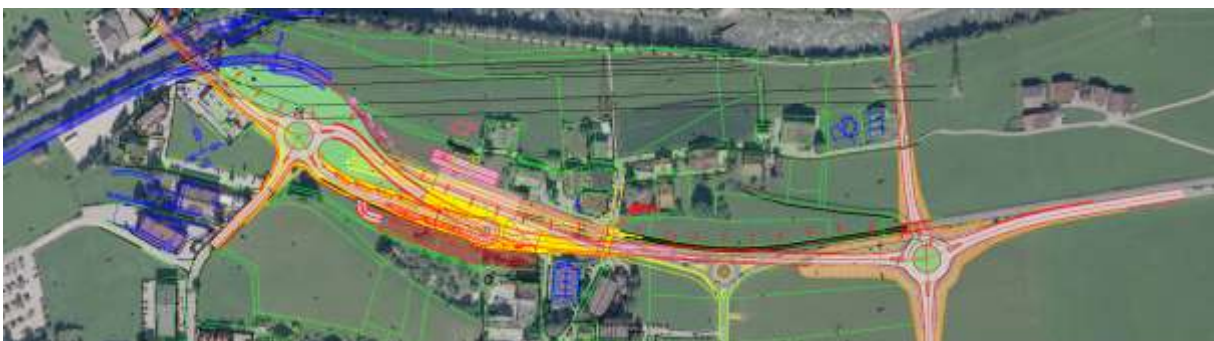


Abbildung 11: Planungsstand 21. November 2016 (Planoptimo Büro Dr. Köll ZT GmbH)

Anlage 10: Planungsvariante C2 2016 (pdf)

Diese Variante sieht eine Ausdehnung der Tiefgarage am östlich gelegenen Privatgrundstück vor. Damit könnte die Garage bzw. deren Ein- und Ausfahrt auch einer gemeinsamen Nutzung mit dem Hotel Neuhaus unterzogen werden.

3.11 Planungsvariante C3 2016

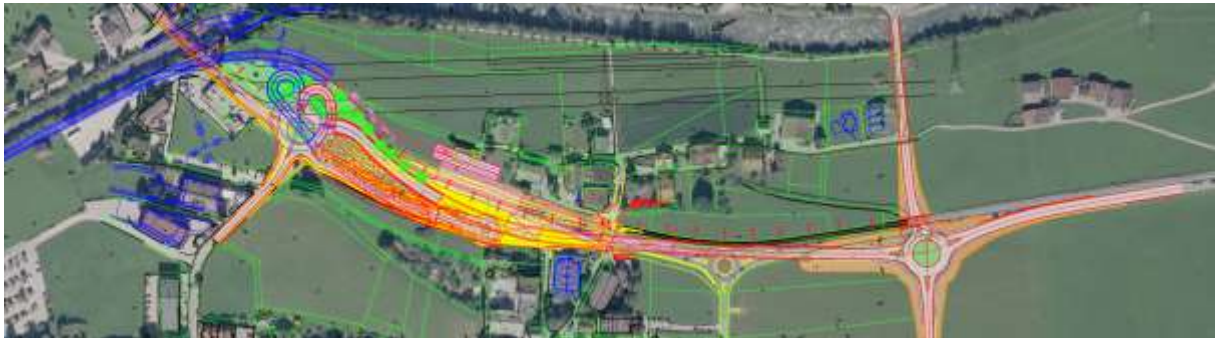


Abbildung 12: Planungsstand 9. Dezember 2016 (Planoptimo Büro Dr. Köll ZT GmbH)

Anlage 11: Planungsvariante C3 2016 (pdf)

Bei dieser Variante wurde bei der Tiefgarage auf die Inanspruchnahme von Privatgrund (Hotel Neuhaus) weitestgehend verzichtet. Weiters wurden die Unterflurtrasse der B169 und die Zufahrt zum Busterminal lagemäßig abgetauscht, um den Bahnhof für die Fahrgäste besser das Ortszentrum anzubinden.

4 Aktueller Planungsstand

4.1 Planungsvariante C4 2016

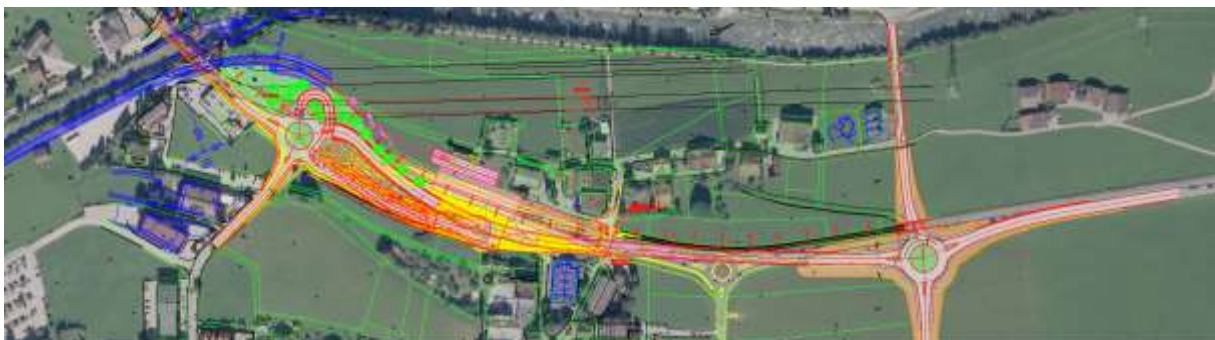


Abbildung 13: Planungsstand 2016 lt. Ausfertigung vom 12. Jänner 2017 (Planoptimo Büro Dr. Köll ZT GmbH)

Anlage 12: Planungsvariante C4 2016 (pdf)

Diese Variante ist eine Verfeinerung des Planungsstandes C3 in Detailbereichen und wird den folgenden Einreichplanungen und Verhandlungen zugrundegelegt.

Der Gemeinderat von Mayrhofen hat dieser Variante in seiner Sitzung vom 13. Juni 2017 die grundsätzliche Zustimmung erteilt und die Planungsgruppe beauftragt, das Projekt auf dieser Basis weiterzuentwickeln.

Im Zuge einer weiteren Detailentwicklung wurden die Bahnhofshalle im Grundriss (Form und Lage) marginal verändert sowie die Remise von 60 m auf 80 m verlängert.



Abbildung 14: 3D-Darstellung Bhf. Mayrhofen (EQVIS GmbH, nach Entwurfsplänen von Planoptimo ZT GmbH)

4.2 Basisplanungen

- Provisorisches Busterminal M geplant und ausgeführt
- Raumprogramm für Bahnhof und Busterminal (Variante C4) liegt vor.

Anlage 10: Raumkonzept, Stand 28. 5. 2018

- Verkehrstechnische Grobplanung inkl. B169 (Unterflurtrasse und Kreisverkehr Mayrhofen-Mitte) abgeschlossen.
- Optionale Bahntrassenverlängerung bis zur Penken-Talstation berücksichtigt.
- Provisorisches Busterminal („Terminal M“) in Betrieb genommen (hat sich zwischenzeitlich bewährt).
- Eisenbahnkreuzung: Bescheid vom 16. Jänner 2016 auf Antrag der ZVB AG aufgehoben. Neues Einreichprojekt auf Basis der Variante C4 ausgearbeitet, Einreichung folgt.
- Hochwasserschutz für den Bereich Knoten Nord in Planung.
- Vorgespräche mit Grundbesitzern geführt, Vorgutachten für Grund- und Gebäudegutachten eingeleitet, Trennflächen auf Basis Luftbildkataster erhoben.

4.3 Bauphasenplanung

Bauphasenplanung für die Variante C4 liegt nach umfangreicher Untersuchung von mehreren Möglichkeiten im Grundsatz vor:

Bauphase 1



Abbildung 15: Bauphasenkonzept, Phase 1 (Planoptimo Büro Dr. Köll ZT GmbH)

Bauphase 2

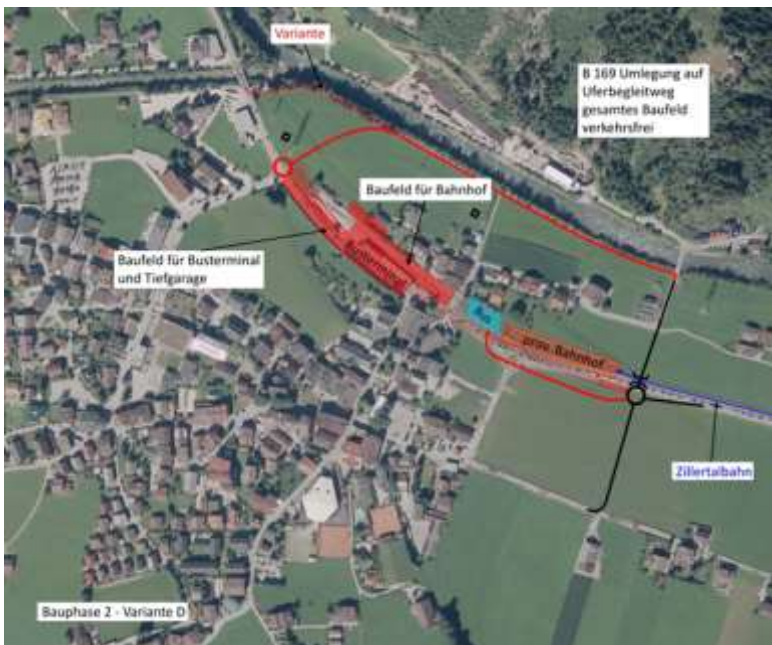


Abbildung 16: Bauphasenkonzept, Phase 2 (Planoptimo Büro Dr. Köll ZT GmbH)

Bauphase 3



Abbildung 17: Bauphasenkonzept, Phase 3 (Planoptimo Büro Dr. Köll ZT GmbH)

Diese Variante ist von der Planungsgruppe insbesondere deshalb favorisiert worden, weil

- der Durchzugsverkehr entlang der Umleitung keine Behinderungen erfährt
- das Bahnhofsprovisorium nur 1 Umlegungsphase erfordert
- das Projektareal während der Bauzeit vom Tagesverkehr befreit und daher eine optimale Bauabwicklung möglich ist
- die fußläufige Nähe des Bahnhofsprovisoriums zum Ortszentrum während der Bauzeit keine zusätzliche Transferinfrastruktur erfordert.

4.4 Architekturwettbewerb

- Voraussetzung für konkrete Kostenermittlung sowie Finanzierungs- und Grundverhandlungen.
- Zusage der Dorferneuerung Tirol für Begleitung des Architekturwettbewerbs (Kosten: ca. 120.000 € netto, abzüglich Landesförderung 30.000 €).
- Wettbewerbsart: Offenes, einstufiges Verfahren europaweit. 1. Stufe voraussichtlich ca. 50 Teilnehmer, Wettbewerbsbüro bereits beauftragt.
- Start: Nach Freigabe durch die Planungsgruppe, voraussichtlich Juli 2018.
- Details der Auslobung mit Dorferneuerung geklärt.

Anlage 11: Auslobung des Architekturwettbewerbs, Stand 28. 5. 2018

- Preisgericht nominiert.
- Nächster Schritt: Konstituierende Sitzung des Preisgerichts.

4.5 Fremdgrundbedarf für Variante C4

Der Fremdgrundbedarf für die Variante C4 wird derzeit ermittelt.

4.6 Eisenbahnkreuzung und Hochwasserschutz

Die bestehende Eisenbahnkreuzung Schwendastraße wird in der bestehenden Form aufgelassen. Künftig wird diese Kreuzung für den kleinräumigen Verkehr technisch gesichert und nur noch in Richtung Ost-West befahrbar sein. Für den großräumigen Verkehr wird am Knoten Nord eine Unterführung unter der Eisenbahntrasse mit direkter Anbindung an die Schwendaubücke geplant. Die diesbezüglichen Behördenverfahren sind noch durchzuführen.

Nachdem die Unterführung im Bereich des Knotens Nord die Schutzfunktion des Bahndamms unterbrechen würde, hat das Planungsbüro Patscheider&Partner ein Hochwasserschutzkonzept ausgearbeitet, das derzeit geprüft wird. Die Umsetzung eines wirksamen Hochwasserschutzkonzepts ist Voraussetzung für die Realisierung des Gesamtkonzepts.

5 Investitionskosten und Finanzierung

5.1 Richtwerte für die Investitionskosten (Variante C4):

GROBKOSTENSCHÄTZUNG 01-2017			
B 169 ZILLERTALSTRASSE - UMBAU BAHNHOF MAYRHOFEN			
PREISBASIS 02-2017 OHNE INDIZIERUNG (NETTO)			
Zusammenstellung der Gesamtkosten inkl. Planungskosten			
Bereich B 169 Zillertalstraße			16.275.000,00
Bereich Busterminal (Linien- und Reisebusse)			7.380.775,00
Kreisverkehr Mayrhofen Mitte + Nord inkl. Anschlüsse Gemeindefstr.			6.279.375,00
Bereich P&R Tiefgarage			4.800.000,00
Gleisbau und Hallen			7.303.188,45
Sonstiges			3.033.487,50
Grundeinlöse			4.555.158,30
Summe netto inkl. 20% Unerwartetes			49.626.984,25
Preisgleitung	1,5 %	2018	50.371.389,01
	1,5 %	2019	51.126.959,85
	1,5 %	2020	51.893.864,25
Summe brutto		2020	62.272.637,10

Tabelle 1: Überblick zur Grobkostenschätzung (Projektteam Schreiner, Stöhr, Staggl, Lintner, Siegele, Walder)

Anlage 12: Details zur Grobkostenschätzung (Variante C4)

Derzeit nur zum internen Gebrauch, da die Schwankungsbreite infolge diverser Unwägbarkeiten (z. B. Ergebnis Architekturwettbewerb, tatsächliche Grundkosten, Bodenverhältnisse) noch zu hoch ist.

5.2 Schätzgutachten für Liegenschaften

Liegen vor, siehe Anlagen:

Anlage 13: Gutachten Bloch; Liegenschaft Riemensperger

Anlage 14: Gutachten Bloch; diverse Grundstücks-Teilflächen

Anlage 15: Gutachten Schweiger; diverse landwirtschaftliche Grundstücks-Teilflächen

5.3 Laufende Überwachung der Planungskosten

Planungskosten Bhf. Mayrhofen - aktuelle Gesamtübersicht, Stand 4. 6. 2018									
alle Beträge netto (ohne Mwst.)									
	Summe Offerte	Summe Abrechnungen	Kostenträger (Basis = Offertsummen bzw. Kostenschätzungen)						
			MGM	ZVB	MBB	LTI	VTG	TVB	TVT
IB Köll	118.023 €	-93.070 €	40.279 €	28.538 €	10.597 €	19.305 €	19.305 €	0 €	0 €
UB Grießer	61.781 €	-55.183 €	10.297 €	10.297 €	10.297 €	10.297 €	0 €	10.297 €	10.297 €
Arch.-Wettb. *)	100.000 €	0 €	0 €	35.000 €	75.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Sonstige	51.265 €	-36.915 €	17.958 €	17.958 €	5.933 €	2.191 €	12.025 €	0 €	0 €
Summe	331.069 €	-185.168 €	68.533 €	91.793 €	101.827 €	31.793 €	31.330 €	10.297 €	10.297 €
MGM	Marktgemeinde Mayrhofen			VTG	Verkehrsverbund Tirol GmbH				
ZVB	Zillertaler Verkehrs AG			TVB	Tourismusverb. Mayrhofen-Hippach				
MBB	Mayrhofner Bergbahnen AG			TVT	Talvertrag				
LTI	Land Tirol								
*) nur vorläufige Verteilung									

Tabelle 2: Gesamtübersicht zur Planungskostenkontrolle per 4. 6. 2018 (UB J. Grießer)

Anlage 16: Planungskostenkontrolle, Stand 4. 6. 2018

6 Grundsatzbeschluss der Marktgemeinde Mayrhofen und Resümee

Am 13. Juni 2017 hat der Gemeinderat der MG Mayrhofen einstimmig den Grundsatzbeschluss gefasst, die Planungsvariante C4 zu vertiefen und die Umsetzung vorzubereiten.

Um die wichtigsten Anforderungen einer zukunftstauglichen regionalen Nahverkehrseinrichtung zu erfüllen, müssen nach Meinung der Planungsgruppe folgende Kriterien erfüllt sein:

- a) Unterflurtrasse laut Variante C4.
- b) Bahnsteig mit zumindest 3 Gleisen (inkl. Ersatzgleis) à 150m Länge betriebstechnisch notwendig.
- c) Servicehalle (Remise).
- d) Umsetzbarkeit des vorliegenden Linien- und Skibuskonzepts über die Bus-/Bahnterminals.
- e) Umsetzung des vorliegenden Raumkonzepts über den geplanten Architekturwettbewerb.
- f) Sicherstellung der Möglichkeit einer Verlängerung der Eisenbahnstrecke bis zur Penkenbahn-Talstation.
- g) Abstimmung der Bahnhofspannung mit den Zielsetzungen des Projekts „Zukunft Zillertalbahnhof 2020+“ (H₂-Antreibssystem, Fahrzeitverkürzung, ¼-Stunden Takt etc.).
- h) Absicherung gegen Hochwassergefahren im Bereich des Knotens Nord.
- i) Sicherstellung des Fremdgrundbedarfs.
- j) Sicherstellung der Finanzierung.

7 Nächste Schritte

- Behördliche Abklärung der Änderungen bzgl. Eisenbahnkreuzung
- Einleitung und Abschluss des Planungswettbewerbs

- Abschluss der Grundverhandlungen
- Fortschreibung der Kostenschätzung
- Aufnahme der Finanzierungsverhandlungen mit den Finanzierungspartnern
- Einleitung der Behördenverfahren

Oetz, am 1. Juni 2018

i. A. der Projektpartner:

Mag. (FH) Jochl Grießer, e.h.; Unternehmensberatung

Tabellenverzeichnis:

Tabelle 1: Überblick zur Grobkostenschätzung	13
Tabelle 3: Gesamtübersicht zur Planungskostenkontrolle per 4. 6. 2018 (UB J. Grießer)	14

Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: Variantenstudie 2005, Unterflurtrasse kurz	3
Abbildung 2: Variantenstudie 2005, Unterflurtrasse lang	4
Abbildung 3: Planungsstand 2007	5
Abbildung 4: Planungsstand 2011	5
Abbildung 5: Planungsstand 2013, mit Unterflurtrasse B169 und Eisenbahnkreuzung	6
Abbildung 6: Planungsstand 5. Juni 2014	6
Abbildung 7: Planungsstand 20. Juni 2014	7
Abbildung 8: Planungsstand 1. Oktober 2015	7
Abbildung 9: Planungsstand 11. März 2016	8
Abbildung 10: Planungsstand 2. September 2016	8
Abbildung 11: Planungsstand 21. November 2016	8
Abbildung 12: Planungsstand 9. Dezember 2016	9
Abbildung 13: Planungsstand 2016 lt. Ausfertigung vom 12. Jänner 2017	9
Abbildung 14: 3D-Darstellung Bhf. Mayrhofen	10
Abbildung 15: Bauphasenkonzept, Phase 1	11
Abbildung 16: Bauphasenkonzept, Phase 2	11
Abbildung 17: Bauphasenkonzept, Phase 3	12

Anlagenverzeichnis:

Die folgenden Anlagen sind beim Projektkoordinator archiviert und können bei Vorliegen der datenschutzrechtlichen Voraussetzungen auf Anfrage übermittelt werden.

Anlage 1: Allgemeine Variantenstudie (Ingenieurbüro Köll, 2006).....	4
Anlage 2: Planungsvariante 2007 (pdf)	5
Anlage 3: Planungsvariante 2011 (pdf)	5
Anlage 4: Planungsvariante 2013 (pdf)	6
Anlage 5: Planungsvariante A 2014 (pdf)	6
Anlage 6: Planungsvariante B 2014 (pdf)	7
Anlage 7: Planungsvariante B 2015 (pdf)	7
Anlage 8: Planungsvariante B 2016 (pdf)	8
Anlage 9: Planungsvariante C1 2016 (pdf)	8
Anlage 10: Raumkonzept, Stand 28. 5. 2018	10
Anlage 12: Auslobung des Architekturwettbewerbs, Stand 28. 5. 2018	12
Anlage 13: Details zur Grobkostenschätzung (Variante C4).....	13
Anlage 14: Gutachten Bloch; Liegenschaft Riemensperger	13
Anlage 15: Gutachten Bloch; diverse Grundstücks-Teilflächen	13
Anlage 16: Gutachten Schweiger; diverse landwirtschaftliche Grundstücks-Teilflächen	14
Anlage 17: Planungskostenkontrolle, Stand 4. 6. 2018.....	14