

1690 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über die Bürgerinitiative Nr. 7 betreffend "Tieflegung der Verbindungsbahn im 13. Wiener Gemeindebezirk anstatt Bau des Lainzer Tunnels"

Die gegenständliche Bürgerinitiative Nr. 7 wurde dem Nationalrat am 10. Juli 1996 unterbreitet.

Sie fordert von der Bundesregierung

1. die Arbeiten für die Planung und den Bau des Lainzer Tunnels einzustellen,
2. ein Konzept für ein vernetztes großräumiges Schienen-, Wasserstraßen- und Straßenverkehrswegenetz sowie
3. ein Bahninfrastrukturnetz, welches die Verknüpfung des Regional(Nah)verkehrs, des Fernverkehrs, des Personen- und Güterverkehrs beinhaltet, zu erstellen und
4. dementsprechend eine neuerliche Planung der Herstellung einer Verbindung der Westbahn mit der Südbahn, unter Einbeziehung der städtebaulichen Lösung, welche auch die Tieflegung der Verbindungsbahn beinhaltet, an eine unabhängige Institution in Auftrag zu geben.

Der Ausschuß für Petitionen und Bürgerinitiativen, dem die gegenständliche Bürgerinitiative am 15. Juli 1996 zugewiesen wurde, hat in seiner Sitzung am 7. Mai 1997 beschlossen, den Präsidenten des Nationalrates zu ersuchen, diese zur weiteren Behandlung dem Verkehrsausschuß zuzuweisen. Der Präsident des Nationalrates hat diesem Ersuchen entsprochen.

Der Verkehrsausschuß hat die erwähnte Bürgerinitiative Nr. 7 erstmals in seiner Sitzung am 25. November 1997 in Verhandlung genommen und nach Wortmeldungen der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Peter Rosenstingl, Rudolf Parnigoni und Mag. Helmut Kukacka den Beschluß gefaßt, seinen weiteren Verhandlungen Vertreter der Bürgerinitiative sowie der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG gemäß § 40 Abs. 1 GOG-NR beizuziehen und die Beratungen zu vertagen.

Am 18. November 1998 hat der Verkehrsausschuß die Verhandlung über diesen Gegenstand wieder aufgenommen. An den Beratungen nahmen Dipl.-Kfm. Dr. Anton Bayer, Dipl.-Ing. Brigitte Atzwanger und Prof. Mag. Hermann Möcker namens der Bürgerinitiative sowie Dipl.-Ing. Dr. techn. Norbert Ostermann namens der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG teil.

In der Debatte ergriffen die Abgeordneten Mag. Reinhard Firlinger, Mag. Helmut Kukacka, Dr. Gabriela Moser sowie Josef Edler das Wort.

Nach neuerlicher Vertagung hat der Ausschuß die Beratungen im Gegenstand am 18. März 1999 erneut aufgenommen. Nach einer Debatte, an der sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Dr. Susanne Preisinger, Mag. Thomas Barmüller, Dr. Gabriela Moser und der Obmann des Ausschusses Rudolf Parnigoni sowie der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr Dr. Caspar Einem beteiligten, hat der Ausschuß auf Grund eines Antrages der Abgeordneten Rudolf Parnigoni und Dipl.-Vw. Dr. Dieter Lukesch mit Mehrheit beschlossen, dem Nationalrat den Entwurf einer Entschließung betreffend das Projekt "Lainzer Tunnel" vorzulegen.

Dieser Antrag war wie folgt eingeleitet:

"Der ‚Lainzer Tunnel‘, die Verbindung der West-, Süd- und Donauländebahn, ist nicht nur ein unverzichtbarer Bestandteil im Ausbau des europäischen Hochleistungsnetzes, sondern auch ein wesentliches Schlüsselstück für den Ausbau des österreichischen hochrangigen Eisenbahnnetzes. Damit wird eine leistungsfähige Verbindung der Schienen-Magistralen im Bahnknoten Wien mit den Wiener Güterverteilzentren (Zentralverschiebebahnhof Kledering ...) geschaffen, eine Basis für die Durchführung des Schnellzugverkehrs durch Wien (in Kombination mit der Durchbindefunktion des

Bahnhofes Wien) gelegt, und gleichzeitig eine wichtige Voraussetzung für die Optimierung des öffentlichen Nahverkehrs erzielt (durch Freiwerdung von Kapazitäten auf der alten Verbindungsbahn, die für den Schnellbahnverkehr genützt werden kann).

Nach erfolgter Übertragung von Planung und Bau des Projektes an die HL-AG 1990 erfolgte 1991/1992 unter massiver Einbeziehung der Bürger und Bürgerinitiativen der vom Projekt betroffenen Wiener Bezirke die Erarbeitung und Auswahl der nach umwelt- und bahntechnischen Kriterien bestgeeigneten Trasse. 1993 wurde das Anhörungsverfahren durchgeführt: Im Dezember 1993 erging die Trassenverordnung. Zwischen Mai 1997 und September 1998 fanden die eisenbahnrechtlichen Bauverhandlungen statt. Mittlerweile liegen für die Bereiche ‚Einbindung Südbahnvorhaben‘ und ‚Verknüpfung Westbahn‘ bereits die rechtsgültigen Bescheide vor. Die derzeit noch ausstehenden beiden Bescheide für die zwei weiteren Teilbereiche werden in den nächsten Wochen erwartet.

Außerdem wurde auch für den ‚Lainzer Tunnel‘ ein Sicherheitskonzept erstellt, im Einvernehmen mit der Wiener Berufsfeuerwehr. Ebenso wurden bei der Festlegung der endgültigen Trasse die Wünsche der betroffenen Bevölkerung weitgehend berücksichtigt.

Die genehmigten Bauarbeiten im Bereich der Wientalquerung wurden bereits koordiniert mit der Hochwasserverbauung und Gestaltung des Wientales der Gemeinde Wien in Angriff genommen, womit auch ein naturnaher Rückbau des Wientalbeckens ermöglicht wird.

Die Vortriebsarbeiten für den Kernbereich des Projektes, für den Haupttunnel, sollen etwa ab 2001 beginnen.

Ab etwa der zweiten Jahreshälfte 2006 soll das gesamte Projekt der Verknüpfung der West-, Süd- und Donauländebahn („Lainzer Tunnel“) fertiggestellt und zum Betrieb übergeben werden.“

Der Ausschuß beschloß folgende Feststellung:

Der Verkehrsausschuß geht davon aus, daß im Zuge aller notwendigen Bewilligungsverfahren Fristen und Parteienrechte gemäß den gesetzlichen und gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen eingehalten werden.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle die **beigedruckte EntschlieÙung** annehmen.

Wien, 1999 03 18

Josef Edler

Berichterstatter

Rudolf Parnigoni

Obmann

1690 der Beilagen

3

Anlage

EntschlieÙung

Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr wird ersucht, auf die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG einzuwirken, den bereits eingeschlagenen Weg der Bürgerinformation und Kommunikation fortzusetzen, ferner ein begleitendes Mediationsverfahren und eine begleitende ökologische Bauaufsicht sowie ein Infocenter ua auch für Kontakte mit Anrainern einzurichten, um die Interessen der Anrainer maximal zu berücksichtigen.