

Nr. **XIX. GP.-NR.**
36 /J
1994 -11- 15

ANFRAGE

der Abgeordneten Petrovic, Anschober, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend Nachbarschaftsschutz und Eisenbahntunnel Umfahrung Lambach

Die Bevorzugung der Bahn gegenüber der Straße ist aus ökologischen Gesichtspunkten zu begrüßen, entbindet jedoch die Bauausführenden, die Betreiber und die Genehmigungsbehörde nicht von der vollen Beachtung des Nachbarschaftsschutzes. Das Vorgehen der Hochleistungsstrecken AG und des Ministeriums beim Eisenbahntunnel Umfahrung Lambach wurde dieser Anforderung nicht gerecht. Die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Erschütterung, dauerhafte Bodenveränderungen und Lärm während des Baus und bei Betriebsführung wurden stark verharmlost. Die betroffenen Hauseigentümer/inn/en mußten einen Anwalt einschalten (und bezahlen) und sich mühsam die ausreichende Beachtung ihrer Gesundheit und ihres Eigentums erkämpfen. Das ursprüngliche Vertrauen der betroffenen Nachbarn wurde gröblichst verletzt, sie fühlten sich zuletzt von Bau- und Betriebsführung "tyrannisiert". Letzlich mußten im Oktober 1994 vier Hauseigentümer/inne/n die Ablöse wegen wesentlicher Überschreitung der Erschütterungs- und Lärmgrenzwerte zugesagt werden. Eine sorgfältiges Ermittlungsverfahren hätte diese Entwicklung vermeiden können. Auf diese Art und Weise wird der Ausbau der Bahn unnötig in Mißkredit gebracht. Im Detail ist vor allem zu erwähnen:

- Betonfräsanbeiten in der Nachtzeit trotz gegenteiliger Zusagen, sodaß die betroffenen Nachbar/inne/n auswärts übernachten mußten;
- Bodensenkung von 4 - 6,4cm statt prognostizierter 3 - 5 cm und damit Schrägstellung der Häuser statt angekündigter 1:500 (2mm pro Meter) tatsächliche 1:340 (2,94 mm pro Meter);
- Körperschall und Erschütterung wurden als "nicht fühlbar" prognostiziert, dem stehen jetzt Messungen gegenüber, die eine wesentliche Überschreitung der Grenzwerte bedeuten.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Warum wurden von der Hochleistungsstrecken AG 1994 Abfindungserklärungen, mit welchen auf jede weitere Entschädigung aus der Errichtung des Eisenbahntunnel verzichtet werden sollte, ausgeschickt, wo sich bereits zeigte, daß die Bauschäden in längeren Zeiträumen und über das prognostizierte Maß auftraten?

2. Warum wurde mit dem Gleiseinbau begonnen, obwohl bisherige Messungen eine Überschreitung der Grenzwerte anzeigen und im Genehmigungsbescheid zu den Erschütterungen bei einigen Wohngebäuden oberhalb des Tunnelbaus festgehalten wurde: "In diesem Fall ist eine Untersuchung der tatsächlichen Ausbreitungsbedingungen im Untergrund erst nach Fertigstellung der Tunnelröhre und vor dem Einbau der Gleisanlagen möglich. In diesem Fall können durch künstliche Anregung des Untergrundes im Tunnel die prognostizierten Werte für die bewertete Schwingstärke KB und die Körperschallabstrahlung im Frequenzbereich der Bahnemission bei den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten überprüft werden. Sollte sich herausstellen, daß sich wesentliche Unterschiede zu den Prognosewerten ergeben, sind entsprechende Maßnahmen zur Verminderung zu setzen. Bis zur Betriebsbewilligung sind dann die entsprechenden Nachweise über die Wirksamkeit allfälliger Maßnahmen beizubringen."?
3.
 - a) Die Prognosen zur Genehmigung der Eisenbahnanlage erwiesen sich als äußerst falsch und werfen ein schlechtes Licht auf das Ermittlungsverfahren. Welche Konsequenzen zieht das Bundesministerium als Genehmigungsbehörde aus dieser Entwicklung beim Tunnelbau Lambach? Werden auch in Zukunft die Nachbar/inne/n von Eisenbahnbauten viel Geld für einen Anwalt investieren müssen, weil die Behörde ihrer Pflicht zur vollständigen Sachverhaltsermittlung nicht nachkommt?
 - b) Welche Konsequenzen für die Sachverständigenbestellung bei weiteren Eisenbahntunnelbauten wird die offensichtlich völlig fehlgehende Prognose von Dr. Steinhauer betreffend Körperschall- und Erschütterungsauswirkungen haben?
 - c) Kann unter diesen Umständen die Betriebsbewilligung überhaupt erteilt und wenn ja mit welchen Änderungen gegenüber dem Baugenehmigungsbescheid und welchen Auflagen zur lärm- und erschütterungsmindernden Betriebsführung?
 - d) Welche zwischenzeitigen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms und der Erschütterung werden bis zur realisierten Ablöse der vier betroffenen Hauseigentümer getroffen werden?
4. Welche Mehrkosten verursachten
 - a) der Tunneleinsturz von 1992 und
 - b) die gegenüber dem Genehmigungsbescheid zusätzlich gesetzten Maßnahmen zur Verminderung des Lärms und der Erschütterung bzw die Ablöse der Wohnbauten?

Welche Gesamtmehrkosten ergeben sich gegenüber der Kostenaufstellung von 1989?