



REPUBLIK ÖSTERREICH  
 DER BUNDESMINISTER FÜR  
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
 MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
 Tel. (0222) 711 62-9100  
 Teletex (232) 3221155  
 Telex 61 3221155  
 Telefax (0222) 713 78 76  
 DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 18042/5-4-94

XIX. GP.-NR  
 45/AB  
 1995 -01- 13

ZU

36 J

### ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
 Petrovic, Anschöber, Freundinnen und Freunde vom 15. November 1994,  
 Zl. 36/J-NR/1994 "Nachbarschaftsschutz und Eisenbahntunnel  
 Umfahrung Lambach"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

#### Zu Frage 1:

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

Zu dieser Frage wurde mir von der Hochleistungsstrecken AG mitgeteilt:

Zum Zeitpunkt, als die Abfindungserklärungen ausgesandt worden sind, war die Bau-tätigkeit bereits abgeschlossen. Da aufgrund der Kontrollmessungen keine weiteren Setzungen an den Häusern festzustellen waren, wurde davon ausgegangen, daß keine weiteren Schäden mehr auftreten können.

Witterungsbedingt - Einwirkung des Winterfrosts - traten jedoch auch nach dem Ab-klingen der Setzungen vereinzelt geringfügige Schäden auf, welche selbstverständ-lich abgegolten wurden. In der Zwischenzeit wurde diesbezüglich mit allen betroffe-nen Eigentümern eine einvernehmliche Regelung gefunden.

#### Zu Frage 2:

"Warum wurde mit dem Gleiseinbau begonnen, obwohl bisherige Messungen eine Überschreitung der Grenzwerte anzeigten und im Genehmigungsbescheid zu den Erschütterungen bei einigen Wohngebäuden oberhalb des Tunnelbaus festgehalten wurde: "In diesem Fall ist eine Untersuchung der tatsächlichen Ausbreitungsbe-dingungen im Untergrund erst nach Fertigstellung der Tunnelröhre und vor dem Ein-bau 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

- 2 -

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?"

Nach Fertigstellung der Tunnelröhre (Innenschale) wurde, wie im Bescheid vorgesehen, eine VibroScan-Untersuchung durchgeführt. Durch diese Versuche konnte zwar die Dämpfungscharakteristik des Bodens hinreichend erfaßt werden, nicht aber die von Sinusschwingungen abweichenden Anregungsmechanismen, welche von der Fahrgeschwindigkeit, der Zuggattung, den Laufeigenschaften und Störfaktoren im Rad-Schiene-Kontakt abhängig sind und stark variieren können.

Die Auswertungen der VibroScan-Versuche und die darauf aufbauende Extrapolation ließ erwarten, daß die Erschütterungen im prognostizierten Bereich liegen werden.

Zu Frage 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. Steinhauser 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 zwischenzeitlichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms und der Erschütterung werden bis zur realisierten Ablöse der vier betroffenen Hauseigentümer getroffen werden?"

Für die Beurteilung der Auswirkungen des Bauvorhabens hinsichtlich Erschütterungen wurde - wie auch bei anderen vergleichbaren Bauvorhaben - eine Amtssachverständige für Erschütterungen des Landes beigezogen; Prof. Dr. Steinhauser war im gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Verfahren nicht als Amtssachverständiger tätig.

- 3 -

Die Auswirkungen sind nicht exakt vorherberechenbar, es kann nur eine Prognose auf Grund getroffener Annahmen erstellt werden. Erst nachfolgende Messungen können über die tatsächlichen Verhältnisse Auskunft geben und dienen als Grundlage weiterer Maßnahmen. Abweichungen der Messungen von den Prognosen sind daher möglich wie bei jeder Prognose.

Beim Tunnel Lambach ergaben die Messungen, daß die Prognose hinsichtlich der Erschütterungen richtig war, die Körperschallwerte jedoch über den Prognosen lagen.

Es wurde daher behördlicherseits als weitere Maßnahme der Einbau von Unterschottermatten zur Reduzierung des Körperschalls angeordnet. Sollten dann noch immer Grenzwertüberschreitungen vorliegen und sind technische Maßnahmen nicht mehr machbar oder wirtschaftlich nicht vertretbar, sind die betroffenen Liegenschaften einzulösen.

Mein Ressort als Oberste Eisenbahnbehörde wird die Betriebsbewilligung bis zur Lösung der Frage des Körperschalls nur befristet erteilen.

Zu Frage 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?"

Die Sicherungsmaßnahmen an der Verbruchsstelle bedingten Kosten von ca.

S 10 Mio., die Durchörterung des Verbruches und alle notwendigen Maßnahmen bis zur Wiederaufnahme des Regelvortriebes kosteten ca. S 19,5 Mio.

- 4 -

*Der Einbau der Unterschottermatten in beiden Gleisen wird voraussichtlich S 7 bis 8 Mio. kosten. Über die Kosten für die Ablöse der Wohnbauten kann ich derzeit keine Aussage machen, da entsprechende Schätzgutachten noch ausstehen.*

*Nach Abschluß des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens wurden die Projektkosten durch die HL-AG mit S 693 Mio. (Preisbasis 7/90) geschätzt. Unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich eingetretenen Preissteigerung werden diese Kosten weitgehend einzuhalten sein.*

Wien, am 12. Jänner 1995

Der Bundesminister

