



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. 18.043/4-4-1995

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage des Abgeordneten

Anschober, Freundinnen und Freunde

vom 22. November 1994, Zl. 47/J-NR/1994

"Lainzer Tunnel"

XIX. GP.-NR

61 /AB

1995 -01- 20

Zl

47 /J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"In den Planunterlagen, die der Trassenverordnung zu Grunde gelegt wurden, war der Geländestreifen gemäß § 3 Abs. 2 HL-Gesetz nicht dargestellt, wie dies gesetzlich zwingend gefordert ist.

Aus welchen Gründen ist diese gesetzlich vorgeschriebene Darstellung unterblieben?"

Die gesetzlich vorgeschriebene Darstellung des Geländestreifens gemäß § 3/Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HL-G) erfolgte in der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes der Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn ("Lainzer Tunnel"), BGBl.Nr. 824/1993. Der Geländestreifen ist aus den in der obgenannten Verordnung zitierten Planunterlagen in Verbindung mit der verbalen Abgrenzung des Geländestreifens eindeutig ersichtlich bzw. dargestellt.

Zu Frage 2:

"Für den Tunnel in Lambach hat Prof. Dr. Steinhauser Körperschallimmissionen in den überliegenden Gebäuden bis 23 dB(A) bei 200 km/h vorausgerechnet. Im Probetrieb wurden nunmehr Schallpegelspitzen bis 41 dB(A) gemessen, trotz wesentlich geringerer Geschwindigkeiten von maximal 98 km/h. Dies bedeutet eine Fehleinschätzung des Schalldrucks um mehr als das Fünfzigfache.

Würden von Prof. Dr. Steinhauser für den Körperschall des Lainzer Tunnels die selben Berechnungsverfahren verwendet?

Wie stark ist angesichts der Erkenntnisse von Lambach noch Ihr Vertrauen in die Berechnungen von Prof. Dr. Steinhauser zum "Lainzer Tunnel"?"

- 2 -

Nach Auskunft des angesprochenen Gutachters Prof. Dr. Steinhauser entspricht beim Schall eine Pegeldifferenz von 18 dB keineswegs einem Faktor von mehr als 50.

Zu den verwendeten Berechnungsverfahren ist festzuhalten, daß diese in den jeweiligen Gutachten angegeben sind. Wenngleich sie im wesentlichen dieselben sind und im Wiener U-Bahn-Bau seit mehr als 10 Jahren angewendet werden, wurde doch die technisch-wissenschaftliche Entwicklung laufend berücksichtigt.

Die bisherigen Arbeiten und die persönliche Qualifikation Prof. Dr. Steinhausers - wie schon in der Beantwortung Ihrer Anfrage vom 14. Mai 1993 (Frage 25 und 26) ausführlich dargelegt - geben keinen Anlaß, die Kompetenz des Gutachters in Zweifel zu stellen.

Zu Frage 3:

"Mehrere anerkannte Fachleute haben inzwischen festgestellt, daß die "Körperschall- und Erschütterungsuntersuchung" von Prof. Dr. Steinhauser zum "Lainzer Tunnel" nicht nachvollziehbar ist. Zusätzlich wurde nachgewiesen, daß die von ihm gleichzeitig neu entwickelten Formeln höhere Erschütterungseinwirkungen zulassen als die international angewendeten Normen auf diesem Fachgebiet.

Sehen Sie sich trotzdem nicht veranlaßt, Steinhausers Berechnungen durch eine unabhängige und kompetente wissenschaftliche Institution überprüfen zu lassen?"

Da Sie mir weder die Namen der "mehreren anerkannten Fachleute" noch deren Erkenntnisse und Nachweise nennen, ist ein konkretes Eingehen auf diese Frage leider nicht möglich.

Abgesehen davon ist es für den "Lainzer Tunnel" unerheblich, wessen Formeln oder Normen höhere Erschütterungseinwirkungen zulassen, da seitens der HL-AG das Planungsziel "... keine spürbaren Erschütterungen ..." bei den Anrainern zuzulassen, angestrebt wird. Dieses Ziel ist wesentlich strenger als die im benachbarten Ausland (z.B. Deutschland, Schweiz) üblichen Anforderungen.

Im Eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren betreffend die Errichtung des "Lainzer Tunnels" werden entsprechende Amtssachverständige zur Abgabe von Gutachten beigezogen werden.

- 3 -

Zu Frage 4:

"In Beantwortung meiner Anfrage 4847/J-NR/1993 vom 14. Mai 1993 führten Sie zu Frage 29 aus, daß Prof. Dr. Steinhausers neuartige Formeln zur Beurteilung von Erschütterungen bereits in der Untersuchung "Problematik von Körperschall- und Erschütterungsimmissionen bei Tunnelbauten" (1991) veröffentlicht worden seien.

Da diese Formeln in der von Ihnen genannten Veröffentlichung nicht aufgefunden werden konnten, wird um diesbezügliche Aufklärung gebeten."

Die Beantwortung der Anfrage vom 14. Mai 1993 erfolgte zusammenfassend für die Fragen 27 - 31. Da bei den Fragen nicht eindeutig zu erkennen war, auf welchen Teil des Vorhersageverfahrens sie sich bezogen haben, wurde diese umfassende, verschiedenste Aspekte behandelnde Antwort gegeben.

Für Auskünfte bezüglich Literaturzitate steht der Autor gerne zur Verfügung.

Zu Frage 5:

"Der Amtssachverständige Dr. Kienzer hat am 15. Jänner 1993 aktenmäßig festgestellt, daß das Projekt der HL-AG die in § 4 HL-Gesetz normierten Anforderungen betreffend die Umweltverträglichkeit erfülle. Die dafür maßgebliche Umweltverträglichkeitsuntersuchung wurde jedoch erst am 2. Februar 1993 im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr abgegeben.

Wie konnte die Beurteilung durch den Amtssachverständigen erfolgen, obwohl die Umweltverträglichkeitsuntersuchung noch nicht vorlag?"

Die Befassung der technischen Abteilung mit den Projektunterlagen für die Trassenverordnung erfolgt grundsätzlich

- * zwecks globaler Beurteilung des Projektes in eisenbahnfachlicher Hinsicht, insbesondere nach bautechnischen und betrieblichen Gesichtspunkten und weiters
- * zwecks Überprüfung der Vollständigkeit des gesamten Projektentwurfes hinsichtlich der Kriterien des HL-Gesetzes.

Im Lichte dieser beiden Aufgabenstellungen ist auch die in der Anfrage erwähnte Stellungnahme des Amtssachverständigen zu lesen und zu interpretieren. Der erste Teil dieser Stellungnahme befaßte sich - wie im Gesamtzusammenhang leicht erkennbar - mit der Vollständigkeit der vorgelegten Unterlagen, welche im wesentlichen als gegeben angesehen wurde. Gleichzeitig wurde jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die Umweltverträglichkeitserklärung noch ausständig sei.

- 4 -

Die in der Anfrage enthaltene Schlußfolgerung, wonach eine Beurteilung ohne ausreichende Unterlagen vorgenommen worden sei, zielt daher insofern ins Leere, als erstens bei der Überprüfung der Vollständigkeit der Unterlagen auf das Fehlen der Umweltverträglichkeitserklärung hingewiesen wurde, und es zweitens - wie oben ausgeführt - nicht Aufgabe der eingebundenen technischen Abteilung war, die umweltrelevanten Belange des Projektes zu überprüfen.

Zu Frage 6:

"Die Wiener Magistratsabteilung 22 hat in ihrer Stellungnahme vom 30. März 1993 zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung der HL-AG festgestellt, daß diese dahingehend zu überarbeiten wäre, daß auf die anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen verstärkt eingegangen wird?"

Ist dieser Forderung entsprochen worden?

Wenn ja, ist die überarbeitete Untersuchung bei Ihnen öffentlich einsehbar?"

Der Forderung der MA 22 wurde entsprochen. Die Überarbeitung einiger bestimmter Punkte der UVU stellte offensichtlich keine Bedingung für die im Juni 1993 ergangene positive Stellungnahme des Landeshauptmannes von Wien dar und war somit auch nicht von Relevanz für die Erlassung der Trassenverordnung.

Die oben angeführte Überarbeitung liegt daher in meinem Ressort auch nicht auf.

Zu Frage 7:

"Gemäß § 4 Abs. 3 HL-Gesetz ist im Projektsentwurf auszuführen, welche Vorkehrungen vorgesehen sind, damit aus dem Bau und dem Betrieb der geplanten Hochleistungsstrecke zu erwartende Umweltbeeinträchtigungen möglichst gering gehalten werden.

In welcher Weise ist dieser Forderung in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung entsprochen worden?"

Der Forderung gemäß § 4/Abs. 3 HLG wurde entsprochen, indem in der UVU eine "raumbegrenzende" und "trassenbezogene" Wirkungsanalyse gemäß dem "Umweltleitfaden" der MA 22 durchgeführt wurde.

Zu Frage 8:

"Beim Ausbruch des "Lainzer Tunnels" fallen große Mengen Aushubmaterial an.

Ist geklärt worden, wo dieses Aushubmaterial deponiert werden soll? Werden Sie der Deponierung von Aushubmaterial im Lainzer Tiergarten zustimmen?"

- 5 -

Ein Konzept über Deponiestandorte wird im Baugenehmigungsverfahren vorgelegt werden.

Zu den Fragen 9, 10, 11, 16 und 19:

"Die HL-AG hat in einer Untersuchung von neun verschiedenen Varianten die Trasse "HA-WEI tief mit Maxing" als eisenbahntechnisch, aber auch umweltmäßig optimale Trasse bewertet. Der Verordnung wurde jedoch eine völlig neue, zehnte Variante zugrunde gelegt, welche von der Trasse "HA-WEI tief mit Maxing" bis zu 350 Meter seitlich abweicht.

Wieso ist der Trassenverordnung eine zehnte Variante zugrunde gelegt worden, welche in der Variantenuntersuchung nicht enthalten war?

Bürgermeister Dr. Zilk hat in seiner Stellungnahme im Anhörungsverfahren vom 9. Juni 1993 der aus neun untersuchten Varianten zur Verordnung vorgeschlagene Trasse "HA-WEI tief mit Maxing" grundsätzlich zugestimmt. In Ihrer Äußerung gegenüber dem Verfassungsgerichtshof vom 1. Juni 1994 bringen Sie vor, daß sich die von Ihnen verordnete "Einreichtrasse" zur Gänze im "Trassenspielraum" der Variante 5 - "HA-WEI tief mit Maxing" befinde. Aus der von Ihnen gleichzeitig vorgelegten Variantenuntersuchung geht jedoch hervor, daß die "Einreichtrasse" über eine Länge von mehreren Kilometern außerhalb des "möglichen Trassenspielraumes" von "HA-WEI tief mit Maxing" liegt.

Halten Sie die gegenüber dem Verfassungsgerichtshof abgegebene Behauptung aufrecht?

Am 2. Dezember 1993 erklärte Prof. Dr. Steinhauser in einer Sitzung in Ihrem Hause, er selbst hätte vorgeschlagen, den "Lainzer-Tunnel" im 13. Bezirk um ca. 350 m nach Nordosten zu verschieben. Wie sich jedoch anlässlich der Akteneinsicht herausstellte, wurden am 7. Mai 1992 den Gutachtern Pläne mit der "Einreichtrasse" ausgehändigt mit dem Auftrag, diese Trasse zu begutachten.

Von wem wurde die Anordnung erteilt, die als optimal bewertete Variante "HA-WEI tief mit Maxing" nicht weiter zu verfolgen, sondern die Trasse des Lainzer Tunnels am 13. Bezirk um 350 m nach Nordosten zu verschieben?
Wann ist dies geschehen?
Warum ist dies geschehen?

In der umweltmäßigen Punkteberechnung des "Arbeitspapiers" des Büros Schickl & Partner ist "HA-WEI tief mit Maxing" vor allem deshalb etwas schlechter bewertet, weil dafür um ein Vielfaches mehr Gebäude einzulösen wären als für die "Einreichtrasse".

Kann diese Bewertung von Ihnen mit Unterlagen belegt werden? Bitte fügen Sie Ihrer Antwort als Beilage eine Liste mit den Adressen der für beide Trassen jeweils einzulösenden Gebäude an.

Die HL-AG hat zumindest von Juni 1992 bis März 1993 in ihren "aktuellen" Projektsinformationen "HA-WEI tief mit Maxing" als ausgewählte "Vorschlagstrasse" präsentiert, obwohl sie intern seit spätestens Mai 1992 eine neue Trasse festgelegt hatte.

Warum wurde von der HL-AG in ihren Projektinformationen - zumindest 8 Monate lang - nicht die bereits festgelegte "Einreichtrasse" vorgestellt?"

Der dem Anhörungsverfahren zugrunde gelegte und letztendlich verordnete Projektentwurf entspricht vom Grundsatz her der Variante "Hawei Tief mit Maxing" und stellt eine optimierte Form derselben dar. Die zustimmende Stellungnahme des Landeshauptmannes von Wien bezieht sich auf dieses optimierte Projekt.

- 6 -

Selbstverständlich befindet sich die verordnete Trasse im sogenannten "Trassenspielraum". Dieser ist jedenfalls weiter zu sehen, als in der Variantenuntersuchung symbolhaft dargestellt ist. Trassenspielräume sind auch im Bereich der "linienhaften" Darstellung einer Trasse zu verstehen, da alleine schon die aus Gründen der deutlichen Darstellung erforderliche Strichstärke der "linienhaften" Darstellung in diesem Maßstab ein Mehrfaches der tatsächlichen Breite des Tunnels beträgt.

In diesem Zusammenhang darf ich auf die Beantwortung der Fragen 39 und 40 Ihrer Anfrage vom 14. Mai 1993 verweisen.

Festzuhalten ist jedenfalls auch, daß mehrstufige und mehrdimensionale Planungs- und Bewertungsprozesse entsprechender Zeiträume bedürfen und somit nicht vom Datum einer Planunterlage auf eine endgültige Entscheidung hinsichtlich einer Trassenfestlegung geschlossen werden kann.

Eine Festlegung der konkret einzulösenden Objekte bzw. zu erwerbender Servitute wird im Zuge der Erstellung des zur Ausführung vorgesehenen Detailprojektes vorgenommen.

Zu Frage 12:

"In Ihrer Stellungnahme gegenüber dem Verfassungsgerichtshof vom 1. Juni 1994 beziehen Sie sich auf das "Arbeitspapier" des Ingenieurbüros Schickl & Partner "Vergleich Variante 5 mit Einreichtrasse § 3".

Seit wann ist Ihnen dieses "Arbeitspapier" bekannt?"

Das Arbeitspapier des Ingenieurbüros Schickl & Partner betreffend "Vergleich Variante 5 mit Einreichtrasse § 3" (Stand November 1992), wurde dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr von der HL-AG im Zuge der Erstellung von Äußerungen zu eingebrachten Anträgen gemäß Art. 139 B-VG auf Aufhebung der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes des "Lainzer Tunnels" vorgelegt.

Zu Frage 13:

"Wie sind die bahntechnischen und betrieblichen Bewertungspunkte der "Einreichtrasse § 3" im Vergleich zu denjenigen der Trasse "HA-WEI tief mit Maxing?"

Aufgrund der Verkürzung der Trasse wäre bei der bahntechnischen Bewertung sogar eine Verbesserung des Ergebnisses zu erwarten, sodaß die Entscheidung auf der sicheren Seite liegt.

- 7 -

Zu Frage 14:

"Welche Geschwindigkeiten sind bei regulärer Anwendung der maßgeblichen ÖBB-Richtlinien DV B 52 und B 53 für Neubaustrecken auf der "Einreichtrasse § 3" in den Bögen unter dem Speisinger Säuglingsheim und beim Friedhof Hadersdorf zulässig?"

Bei Anwendung der derzeitigen einschlägigen Dienstvorschriften ergeben sich mögliche Fahrgeschwindigkeiten von bis zu ca. 170 km/h im Bereich von ca. km 3,5 bis km 3,7 bzw. von bis zu ca. 160 km/h von ca. km 8,4 bis km 8,9. Die endgültige Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den genannten Bereichen wird auf Grundlage des Detailprojektes im Eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren erfolgen.

Zu Frage 15:

"In Beantwortung meiner Anfrage 4847/J-NR/1993 vom 14. Mai 1993, Fragen 46 und 47, haben Sie die Trassierung des "Lainzer Tunnels" sowie die Projektierungsgeschwindigkeit von 160 km/h damit erklärt, daß der Tunnel auch für den durchgehenden, schnellen Personenverkehr errichtet werden müsse. Wie Sie darlegten, müsse eine seriöse Entwurfsgeschwindigkeit einer Trasse auch Reserven für die Zukunft beinhalten.

Können Sie angesichts dieser Ihrer Grundsätze der aus den bisher bekannten Unterlagen der HL-AG nicht erklär-baren Trassenänderung mit wesentlich engeren Bögen zustimmen?"

Seit der Beantwortung Ihrer Anfrage 4847/J-NR/1993 vom 14. Mai 1993, Fragen 46 + 47, wurde seitens der HL-AG keine " Trassenänderung mit wesentlich engeren Bögen" vorge-nommen.

Zu Frage 17:

"Die im "Arbeitspapier" ausgewiesene Punktebewertung der "Einreichtrasse § 3" ist nicht im Einreichprojekt der HL-AG enthalten. Statt dessen scheint dort die Punktebewertung der nicht verordneten Trasse "HA-WEI tief mit Maxing" auf.

Wie ist dieser Sachverhalt zu erklären?"

Im technischen Bericht des Einreichprojektes wurden die Ergebnisse des Variantenverglei-ches 1990/1991 und daher auch die dort enthaltenen Werte dargestellt.

Zu Frage 18:

"Bürgermeister Dr. Zilk hat in seiner Stellungnahme zum "Lainzer Tunnel" vom 9. Juni 1993 die "Beteiligung der betroffenen BürgerInnen" bei der Trassenauswahl besonders positiv hervorgehoben. Wie aus Ihren Akten jedoch erkennbar ist, hat - entgegen der wiederholten Behauptungen der HL-AG - eine Beteiligung der von der Trassen-verordnung betroffenen BürgerInnen nicht stattgefunden.

Aus welchen Gründen hat die HL-AG die von der Trassenverordnung betroffenen Bürger nicht zur Teilnahme an den "projektsbegleitenden Informationsrunden" eingeladen? Finden Sie es in Ordnung, daß jahrelang "projekts-begleitende Informationsrunden" zur Trassenwahl des "Lainzer Tunnels" abgewickelt worden sind, an welchen kein einziger Lainzer Bürger teilgenommen hat?"

- 8 -

Grundsätzlich ist festzuhalten, daß der Landeshauptmann von Wien eine "Einbindung der betroffenen Bürger/innen" und nicht der "Beteiligung" positiv hervorgehoben hat. Das Anhörungsverfahren wurde gemäß der Bestimmung des HLG abgewickelt. Wenn auch in diesem eine "Bürgerbeteiligung" nicht vorgesehen ist (und die Begründung subjektiver Rechte nicht zulässig ist), wurde von der HL-AG im Sinne einer transparenten Planung die berührte Bevölkerung mit umfangreichen Maßnahmen informiert, und es erfolgte bereits von Beginn der Planungen an eine weitgehende Einbindung.

Es sind daher die Aktivitäten der HL-AG, durch bürgernahe Aufbereitung der komplexen Projektunterlagen zusätzliche Informationen anzubieten, zu begrüßen.

Die von Ihnen angesprochenen "projektbegleitenden Informationsrunden" (unter der Teilnahme der Vertreter von Bürgerinitiativen) sind nur ein kleiner Teil der vor, während und nach dem Anhörungsverfahren durchgeführten Informationsarbeit der HL-AG.

Zu Frage 20:

"Ihr Akt Zl. 211.600/38-II/2/93 enthält ein Dossier, welches der Vorstand der HL-AG über Bürger angelegt hat, welche gegen den Lainzer Tunnel Einwendungen erhoben haben: etwa sei Herr R. Anwohner des Roten Berges, dessen Ziele unklar seien. Herrn B.'s Auftreten sei vermutlich auf persönliche Bildung zu Mag. S. zurückzuführen. Mag. S. stelle Behauptungen wider besseren Wissens auf. Prof. M.'s verkehrstechnisches Wissen sei allgemein anzuzweifeln etc.

Finden Sie es richtig, daß über Bürger ohne deren Wissen interne Akten angelegt werden, in welchen diese fachlich und menschlich disqualifiziert werden? Werden Sie den Betroffenen die in Ihrem Ministerium archivierte, personenbezogenen Aussagen mitteilen und ihnen Gelegenheit zu einer Stellungnahme bieten? Was soll mit dem Akt Zl. 211.600/38-II/2/93 künftig geschehen?"

Bei dem angesprochenen "Dossier" handelt es sich um ein Schreiben der HL-AG vom 21. Juli 1993, in welchem die Stellungnahme des Landes Wien zum Projekt "Lainzer Tunnel" aus der Sicht der HL-AG erläutert wurde. Diese Eingabe wurde unter der Ordnungsnummer 38 zum Akt Zl. 211.600 protokolliert und diesem beigeschlossen und bleibt angeschlossen.

Zu Frage 21:

"Anhand des Lambacher Tunnels und anderer Beispiele ist dokumentiert, daß die Neue Österreichische Tunnelbaumethode - vor allem bei großen Ausbruchsquerschnitten für zweigleisige Vollbahntunnel - ein unkalkulierbares Risiko für die überliegende Bebauung darstellt.

Soll der "Lainzer Tunnel" dessen ungeachtet unter dicht verbautem Gebiet errichtet werden? Muten Sie dieses Risiko der betroffenen Bevölkerung zu?"

- 9 -

Die "Neue österreichische Tunnelbaumethode" ist eine seit Jahrzehnten bewährte Bauweise und wird international auch für Eisenbahntunnel erfolgreich angewendet.

Die Vortriebsmethoden unter verbautem Gebiet werden so gewählt, daß Sicherheitsrisiken bei entsprechender Sorgfalt bei Planung und Ausführung für die darüberliegende Bebauung praktisch ausgeschlossen werden können.

Es sei darauf hingewiesen, daß die NÖT in Wien schon seit vielen Jahren auch bei ähnlich großen Ausbruchsquerschnitten (Westbahnhof, Philadelphiabrücke etc.) mit Erfolg und ohne Beeinträchtigung von im Einflußbereich gelegenen Objekten angewendet wird.

Zu Frage 22:

"Eine weitere Problematik ergibt sich aus dem Unfallrisiko in zweigleisigen Hochgeschwindigkeitstunnels mit Gegenverkehr?"

Zu welchem Ergebnis kommt die von Ihnen bei der Schweizer Firma Basler & Partner in Auftrag gegebene Sicherheitsstudie?"

Im Zusammenhang mit der Studie "Allgemeines Sicherheitskonzept für lange Tunnel" wurde auch das Sicherheitskonzept für den Lainzer Tunnel gesondert untersucht und nach sicherheitstechnischen Kriterien bewertet. Die Gutachter gelangen dabei zu dem Ergebnis, daß die vorgesehene Ausführung des Lainzer Tunnels als zweigleisiger Tunnel in sicherheitstechnischer Hinsicht den gestellten Anforderungen entspricht und gegenüber anderen Ausführungsvarianten das günstigste Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis aufweist.

Zu Frage 23:

"Im neuen Gesamtverkehrskonzept der Stadt Wien ist die Teilung des Güterverkehrs in eine Nordroute und eine Südroute vorgesehen. Unabhängige Fachleute sind der Meinung, daß anstelle des "Lainzer Tunnels" eine Hochleistungstrecke längs der derzeitigen Trasse der Verbindungsbahn, gemeinsam mit der Verbindungsbahn in eingedeckter Tieflage, hergestellt werden könnte. Hiermit könnte eine leistungsfähige und kostengünstige Verkehrslösung erzielt werden, die gleichzeitig städtebaulich vorteilhaft wäre. Die derzeitige, dem 13. Bezirk zerschneidende und lärmeregende Bahntrasse würde hierdurch beseitigt werden. Diese Lösung - die nicht identisch ist mit der von der HL-AG verworfenen "Variante 9 - Verbindungsbahn" - wurde auch vom Rechnungshof empfohlen.

Sind Sie bereit,

- a) diese Variante mit dem gleichen Genauigkeitsgrad wie das Projekt Lainzer Tunnel ausstatten zu lassen, wobei die Dotierung aufwandsadäquat erfolgen muß?
- b) diese so ausgearbeitete Variante dem Projekt Lainzer Tunnel von unabhängigen Experten öffentlich gegenüberstellen zu lassen?
- c) die Bestellung dieser Experten im Einvernehmen mit den Bürgerinitiativen der "Plattform Schienenverkehr" vornehmen zu lassen?"

- 10 -

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurden in den Jahren 1990 und 1991 die einzelnen Lösungen im Sinne von Machbarkeitsstudien bearbeitet. Dabei wurden die verschiedenen Trassen soweit untersucht, daß die grundsätzliche Realisierbarkeit der Varianten in trassierungstechnischer, bautechnischer und betrieblicher Hinsicht gesichert war. Dieser Bearbeitungsumfang bzw. diese Bearbeitungstiefe reicht erfahrungsgemäß aus, um eine Vergleichbarkeit im Sinne einer Variantenuntersuchung zu sichern.

Das Ergebnis des Variantenvergleiches ist dabei so deutlich, daß auch eine vertiefte Bearbeitung der Variante 9 "Verbindungsbahn" mit eventuell möglichen Optimierungsschritten "unabhängiger Fachleute" keine wesentliche Verbesserung erwarten läßt, sondern nur einen verlorenen Untersuchungsaufwand verursachen würde. Darüber hinaus ist festzuhalten, daß hinsichtlich des eingereichten Projektes Konsens mit der Stadt Wien besteht, der nicht nur in der bereits oftmals zitierten positiven Stellungnahme dokumentiert ist, sondern auch Niederschlag im "Verkehrskonzept Wien, generelles Maßnahmenprogramm" gefunden hat, dem der Wiener Gemeinderat am 15. April 1994 zugestimmt hat.

Im übrigen ist festzustellen, daß eine Trassenverordnung (BGBl. Nr. 824/1993) vorliegt. Ich sehe daher im gegenwärtigen Zeitpunkt keine Veranlassung neuerliche Variantenuntersuchungen zu Lasten der Steuerzahler vorzunehmen.

Wien, am 18. Jänner 1995

Der Bundesminister

