

Nr. **XIX. GP-NR**
47 /J
1994 -11- 2 2

ANFRAGE

des Abgeordneten Anschöber, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend Lainzer Tunnel

Im Sommer 1994 sind uns zahlreiche Akten Ihres Ministeriums betreffend Ihre Trassenverordnung zum "Lainzer Tunnel" bekannt geworden. Die Einsicht in die Akten hat den Erklärungsbedarf betreffend dieses umstrittenen Projektes der HL-AG noch erheblich verstärkt.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

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?

2. Für den Tunnel in Lambach hat Prof. Dr. Steinhauser Körperschallimmissionen in den überliegenden Gebäuden bis 23 dB(A) bei 200 km/h vorausberechnet. 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.

Wurden 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"?

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?

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.

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?

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?

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?

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?

9. 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?

10. Bürgermeister Dr. Zilk hat in seiner Stellungnahme im Anhörungsverfahren vom 9. Juni 1993 der aus neun untersuchten Varianten zur Verordnung vorgeschlagenen 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?

11. 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 im 13. Bezirk um 350 m nach Nordosten zu verschieben?

Wann ist dies geschehen?

Warum ist dies geschehen?

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?

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

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 erklärbaren Trassenänderung mit wesentlich engeren Bögen zustimmen?

16. 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.

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?

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 Trassenverordnung 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 "projektsbegleitende Informationsrunden" zur Trassenwahl des "Lainzer Tunnels" abgewickelt worden sind, an welchen kein einziger Lainzer Bürger teilgenommen hat?

19. 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?

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 Bindung 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 archivierten, personenbezogenen Aussagen mitteilen und ihnen Gelegenheit zu einer Stellungnahme bieten?
Was soll mit dem Akt Zl. 211.600/38-II/2/93 künftig geschehen?

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?

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?

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 Hochleistungsstrecke 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, den 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?

1