



II-10616 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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. 5905/48-4-93

4443 /AB

1993 -07- 09

zu 4847 /J

**ANFRAGEBEANTWORTUNG**

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Anschober, Freunde und Freundinnen vom 14. Mai 1993,

Zl. 4847/J-NR/1993, "das Projekt Lainzer Tunnel"

Einleitend möchte ich anmerken, daß sich das Hohe Haus in den letzten Jahren in Plenarsitzungen, Ausschußdiskussionen und individuellen Wortmeldungen sowohl zur Förderung als auch zum Ausbau des Schienenverkehrs in Österreich bekannt hat. Eine Vielzahl von ökologischen und ökonomischen Gründen machen diese Absicht zu einem wesentlichen verkehrspolitischen Ziel unseres Landes. Die Verlagerung des Personen- und Gütertransportes von der Straße auf die Schiene und eine Eindämmung des mancherorts immer unzumutbarer werdenden Individualverkehrs, ein Angebot an leistungsfähigen Transportwegen für unsere Wirtschaft und die Entlastung der Menschen an stark frequentierten Transitrouten sind nur einige von vielen Stichworten in diesem Zusammenhang. Bei allen diesen Überlegungen galt und gilt es aber zu berücksichtigen, daß Österreichs Schienennetz - in seinen Grundzügen - zum Großteil bereits über 120 Jahre besteht. Es ist daher nur allzu verständlich, daß mit dieser Infrastruktur die oben angeführten verkehrspolitischen Anforderungen zum Teil einfach nicht mehr erfüllt werden können. Leistungsfähige, den Anforderungen des heutigen und vor allem des künftigen Verkehrsaufkommens auf der Schiene gerecht werdende Bahnverbindungen sehen anders aus als jene Trassen, die gegen Ende des letzten Jahrhunderts geplant und gebaut wurden.

- 2 -

*Aus diesem Grund wurde im Jahre 1989 das Hochleistungsstreckengesetz geschaffen. Die dahinterstehende verkehrspolitische Absicht hat sich nicht geändert. Die damit ebenfalls gegründete Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) sollte als Planungs- und Errichtungsgesellschaft für leistungsfähige Hochleistungsstrecken dafür Sorge tragen, daß Österreich mittelfristig ein modernes auch den langfristig zu erwartenden Anforderungen gerecht werdendes Schienenverkehrsnetz erhält, welches eine echte Alternative zum noch immer wachsenden Autobahn- und Schnellstraßennetz darstellt. Zudem sollte damit der Anschluß Österreichs an das europäische Hochleistungsstreckennetz gewährleistet werden und unserer Wirtschaft die notwendige verkehrstechnische Anbindung an den europäischen Wirtschaftsraum ermöglicht werden.*

*Das Thema der gegenständlichen Anfrage, die Verbindungsstrecke zwischen der West-, Süd- und Donauländebahn - auch kurz "Lainzer Tunnel" genannt -, war und ist dabei von jeher ein zentrales Element dieser verkehrspolitischen Überlegungen gewesen. Die inzwischen eingetretene politische und wirtschaftliche Öffnung Osteuropas hat die Dringlichkeit einer leistungsfähigen Verbindung zwischen den beiden Hauptverkehrsachsen - nämlich der West- und Südbahn - im Großraum Wien noch verstärkt.*

*Wie ich mich in der Zwischenzeit persönlich informieren und überzeugen konnte, betreibt die HL-AG bei der Erfüllung eines verordneten Planungsauftrages eine offene und intensive Informationspolitik gegenüber den Anrainern entlang der geplanten Trasse und Bürgerinitiativen. Allein der Umstand, daß von 289 Einreichungen im Zuge des §-4-Verfahrens 166 Stellungnahmen positiv waren, spricht eine deutliche Sprache. Im Vergleich dazu: Zum ersten von der Stadt Wien zurückgewiesenen Projekt aus dem Jahr 1990 langten ca. 2.300 negative Einwendungen bei den zuständigen Behörden ein.*

- 3 -

*Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:*

*Zu den Fragen 1, 2 und 3:*

*"Nach § 3 Abs. 1 des Hochleistungsstreckengesetzes BGBl. 135/1989 darf eine Trassenverordnung unter anderem nur dann erlassen werden, wenn zu befürchten ist, daß durch bauliche Veränderungen in dem betroffenen Gelände der geplante Bau der Hochleistungsstrecke erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird. Sehen Sie im vorliegenden Fall alle Anforderungen des § 3 Abs. 1 erfüllt?"*

*"Nennen Sie die beabsichtigten baulichen Veränderungen in dem betroffenen Gelände, die den Bau des Lainzer Tunnels erheblich erschweren oder wesentlich verteuern würden, unter jeweiliger Angabe der geschätzten Verteuerung sowie der zuständigen baurechtlichen Bewilligungsbehörde?"*

*"Haben Sie begründete Befürchtungen, daß die zuständigen Bewilligungsbehörden Bauprojekte, die der Errichtung des Lainzer Tunnels entgegenstehen könnten, bewilligen würde?"*

*Durch die Erlassung einer Trassenverordnung und die damit verbundene Statuierung eines Bauverbotsbereiches soll dem Umstand vorgebeugt werden, daß bauliche Veränderungen im Trassenbereich vorgenommen werden, welche die Realisierung des Bauvorhabens erheblich erschweren oder wesentlich verteuern würden. Da dieser Maßnahme lediglich präventiver Charakter zukommt, wären Aussagen über potentielle bauliche Veränderungen im Sinne dieser Gesetzesstelle sowie deren finanziellen Auswirkungen auf das Projekt reine Spekulation. Bei einem Bauvorhaben in einer solchen Größenordnung, wie es das Projekt "Lainzer Tunnel" darstellt, wäre jedenfalls mit derartigen baulichen Veränderungen zu rechnen vor allem im Hinblick darauf, daß das betroffene Gebiet verbautes Areal darstellt und ohne Vorliegen einer Verordnung über den Trassenverlauf die Baubehörde Bauprojekte Dritter, die den gesetzlichen Grundlagen entsprechen, zu bewilligen hat.*

*Die Tatbestandsvoraussetzungen des § 3 Abs.1 Hochleistungsstreckengesetz (HL-Gesetz) liegen daher in diesem Fall vor.*

- 4 -

Zu den Fragen 4, 5, 12 und 13:

"Nach vier Wochen der sechswöchigen Projektsaufgabe hatten an den magistratischen Bezirksämtern für den 12., 13. und 14. Wiener Gemeindebezirk hunderte Menschen die dortige, aufwendig angekündigte Ausstellung der Eisenbahn-Hochleistungs-AG, aber kaum jemand das amtlich aufliegende, eigentlich zur öffentlichen Einsicht bestimmte Projekt gesehen. Der genaue Ort der Projektsaufgabe war an den Amtstafeln nachweislich nicht ortsüblich kundgemacht bzw. das Zimmer nicht sichtbar gekennzeichnet. Nach dem Projekt fragende Besucher wurden in die Ausstellung geleitet. Seit wann sind Ihnen diese Umstände bekannt?"

"Können Sie als Verkehrsminister sicherstellen, daß es durch die Gleichzeitigkeit und die räumliche Nähe der Ausstellungen der HL-AG und der gesetzlichen Projektsaufgabe zu keinen Verwechslungen gekommen ist, in der Art, daß die Mehrheit der Bürger irrtümlich der Meinung war, in den Ausstellungen das im Sinne des Gesetzes aufgelegte Projekt eingesehen zu haben?"

"Herrscht Ihrer Meinung nach nicht ein gesetzeswidriger Verfahrensmangel durch den Umstand vor, daß viele Bürger durch die stillschweigend geduldete, wenn nicht gar bewußte Irreführung der Amtsbesucher irrtümlich nur die Ausstellung der HL-AG besucht haben, ohne in das gesetzlich aufliegende Projekt Einsicht genommen zu haben?"

"Werden Sie das Anhörungsverfahren gemäß § 4 in gesetzeskonformer Weise, unter ortsüblicher Kundmachung und Durchführung der Projektsaufgabe, wiederholen lassen?"

Der Projektsentwurf lag während der gesetzlich geforderten Frist bei den Magistratischen Bezirksämtern für den 10., 12., 13. und 14. Wiener Gemeindebezirk und den Magistratsabteilungen 18 und 64 zur öffentlichen Einsicht auf. Die Auflegung des Projektsentwurfes wurde von mir im Amtsblatt der Wiener Zeitung gemäß § 4 Abs.4 HL-Gesetz kundgemacht. Kundmachungen über die öffentliche Auflage waren außerdem im Wiener Rathaus angeschlagen.

Zusätzlich zur gesetzlich vorgesehenen Auflage wurde das Projekt in Form von Informationsausstellungen durch die HL-AG in den Bezirksämtern für den 12. Bezirk und für den 13./14. Bezirk präsentiert. In diesen Bezirksämtern wurde die Kundmachung über die Auflegung der Projektunterlagen an der Amtstafel angeschlagen, wobei lediglich nähere Hinweise auf das Projektsaufgabezimmer fehlten bzw. nicht ersichtlich waren. Ich habe Ihre Anfrage zum Anlaß genommen, den genauen Sachverhalt beim Amt der Wiener Landesregierung - gemäß § 4 (4) Hochleistungsstreckengesetz oblag die Durchführung des Anhörungsverfahrens der Stadt Wien - zu erfragen. Die Magistratsabteilung 64 hat dazu folgende Stellungnahme abgegeben:

- 5 -

Stellungnahme der MA 64 zum gegenständlichen Sachverhalt:

Die Kundmachung über die Auflage des Projektsentwurfs in jenem Magistratischen Bezirksämtern, in denen gleichzeitig eine Ausstellung der HL-AG stattfand, war in folgender Weise angeschlagen:

- a) Im MBA 12 im 2. Stock, nicht hinter Glas, ohne Angabe der Zimmernummer des Ortes der Projektsauflage.
- b) Im MBA 13/14 im 2. Stock, hinter Glas, Zimmernummer des Ortes der Projektsauflage zwar angeführt, aber nicht ersichtlich.

Da in die Projektsunterlagen nur während der Amtsstunden (Mo, Di, Mi, Fr von 7.30 Uhr bis 15.30 Uhr, Do bis 17.30 Uhr) Einsicht genommen werden konnte, die Ausstellung der HL-AG jedoch nur von 15.00 Uhr bis 18.00 Uhr (Do bis zirka 18.30 Uhr) offenstand, war eine Verwechslung nur in den überschneidenden Zeiträumen denkmöglich. Es erscheint daher höchst zweifelhaft, "daß die Mehrheit der Bürger irrtümlich der Meinung war, in den Ausstellungen das im Sinne des Gesetzes aufgelegte Projekt eingesehen zu haben".

Dessen ungeachtet waren die Portiers der betreffenden Amtshäuser über die unterschiedlichen Örtlichkeiten von Projektsauflage und Ausstellung informiert und gaben über nunmehrige Befragen an, daß von den Besuchern meist gezielt nach Ausstellung oder Projektsunterlagen gefragt wurde. Nur jene Besucher, die von vornherein kein Interesse an den Projektsunterlagen bekundeten, wurden in die Ausstellung verwiesen.

*Nach den mir vorliegenden Unterlagen kann ich daher Ihre Ansicht, kaum jemand hätte das eigentliche zur Einsicht aufliegende Projekt gesehen, nicht teilen. Darüberhinaus bin ich der Ansicht, daß die Ausstellung der HL-AG wesentlich zu einer zusätzlichen Information beigetragen hat, welche durch die Projektsauflage allein nicht erreicht worden wäre.*

- 6 -

Zu den Fragen 6 und 7:

*"Geben sie ungefähr an, wieviele Bürger in die amtlich aufgelegten Projektspartien Einsicht genommen haben."*

*"Wieviele Bürger waren dagegen in den Ausstellungen der HL-AG?"*

*Es existieren weder bei den Magistratischen Bezirksämtern noch bei der HL-AG Aufzeichnungen über die Zahl der Bürger welche in das Projekt Einsicht genommen haben bzw. die Ausstellung besucht haben. Ungefähre Angaben wären daher reine Spekulation. Da eine unseriöse Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage nicht mein Stil ist, bitte ich um Verständnis, daß ich diese Fragen nicht beantworte.*

Zu Frage 8:

*"Wer hat der Ihnen unterstehenden Eisenbahn-Hochleistungs-AG genehmigt, im Zeitraum der öffentlichen Projektsauflage direkt in den Amtsgebäuden, jedoch in anderen Räumlichkeiten aufwendige Ausstellung einzurichten?"*

*Die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG benötigt für derartige Aktivitäten keine Genehmigung. Auch waren die Ausstellungen keineswegs aufwendig.*

*Da nach meinem Verständnis ausführliche Information, Projekttransparenz und größtmögliche Bürgernähe bei Projekten wie dem Projekt "Lainzer Tunnel" ein absolutes Muß darstellen, begrüße ich die Bemühungen der HL-AG, durch eine bürgernahe Aufbereitung der komplexen Projektsunterlagen zusätzliche Informationen für die betroffene Bevölkerung anzubieten.*

Zu den Fragen 9, 10 und 11:

*"Seit wann ist Ihnen bekannt, daß eine Massenbriefsendung der HL-AG, die zu den gegenständlichen Ausstellungen einlud, irreführend und amtsanmaßend mit "Einladung zum § 4-Verfahren" übertitelt war?"*

*"Seit wann ist Ihnen bekannt, daß in den Ausstellungen und Werbematerialien der HL-AG teilweise unwahre Angaben über den tatsächlichen Inhalt der Gutachten, welche im amtlich aufgelegten Projekt enthalten sind, gemacht wurden?"*

*"Wer ist dafür verantwortlich, daß im Ausstellungsmaterial (Videoinformationssystem, Prospekte etc.) der HL-AG ausgeführt wird, daß Erschütterungen über dem seichtliegenden Tunnel "praktisch nicht spürbar seien, obwohl im amtlich aufgelegten Projekt das Gegenteil nachgewiesen wird?"*

- 7 -

*Ich muß Ihren Vorwurf, in den Ausstellungen und Informationsunterlagen der HL-AG wären unwahre Angaben über den tatsächlichen Inhalt der Gutachten im amtlich aufgelegten Projekt enthalten, zurückweisen.*

Zu Frage 14:

*"Ist der im Auftrag der HL-AG durchgeführte Variantenvergleich, der ausschließlich auf "subjektiven Punktezuordnungen" statt auf objektiven Kriterien aufbaut, eine allgemein in der Fachwelt anerkannte Bewertungsmethode und nachvollziehbar?"*

*Die in dieser Frage angeführte Bewertungsmethode ist nachvollziehbar. Sie ist auf objektiven, meßbaren Kriterien aufgebaut und wurde unter aktiver Mitarbeit der Bürgervertreter im Rahmen von eigens eingerichteten Projektrunden erarbeitet und durchgeführt.*

Zu Frage 15:

*"Wie viele Fragebögen wurden von der Ihnen unterstehenden HL-AG im Sommer 1991 an Haushalte versendet, wie viele davon ausgefüllt retourniert?"*

*Der Vollständigkeit halber möchte ich anmerken, daß die HL-AG eine Aktiengesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit ist. Was nun Ihre Bemerkung anlangt, die HL-AG unterstehe mir, so darf ich Ihnen mitteilen, daß mir als Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr keinerlei Einflußmöglichkeit auf operative Angelegenheiten zukommt.*

*Nach Auskunft der HL-AG wurden 126.000 Bewertungsbögen per Postwurf versandt und ca. 3.200 ausgefüllt retourniert.*

Zu Frage 16:

*"Haben alle betroffenen Anrainer nachweislich einen Fragebogen erhalten?"*

*Die angeführte Postwurfsendung wurde an alle betroffenen Anrainer verschickt, entsprechende Postbestätigungen liegen vor. Ein Nachweis, ob die Anrainer die Sendung erhalten haben, ist bei einer Postwurfsendung naturgemäß nicht möglich.*

Zu Frage 17:

"Auf den Fragebögen befand sich zur Frage "Erschütterungen entlang der Tunnelstrecke" die unwahre Erläuterung, daß es diesbezüglich zu keinerlei spürbaren Beeinträchtigungen kommen könne. Die dem aufgelegten Projekt beiliegenden Erschütterungsberechnungen belegen das Gegenteil. Wie sind die Umfrageergebnisse, wonach der Faktor "Erschütterungen" infolge dieser falschen Erläuterung nur gering (7,4 %) gewichtet wurde, in diesem Lichte aus fachlicher Sicht zu beurteilen?"

Auf den Bewertungsbögen - in Ihrer Anfrage irrtümlich als Fragebögen bezeichnet - waren keinerlei falsche Erläuterungen abgedruckt. Ich möchte auch ausdrücklich darauf hinweisen, daß alle Erläuterungen auf den Bewertungsunterlagen mit den Bürgerinitiativen gemeinsam erarbeitet und formuliert wurden (projektbegleitende Informationsrunde vom 30. Juli 1991). Zu diesem Zeitpunkt waren übrigens auch noch alle Bürgerinitiativen (auch jene, die später die Zusammenarbeit aufkündigten) in die Erarbeitung involviert.

Zu Frage 18:

"Aus welchem sachlichen Grund wurde der Bewertungsfaktor "Bautätigkeit im verbauten Gebiet" im Gegensatz zu seiner Erläuterung auf den Fragebögen nur für die Tunnelstrecken in offener Bauweise und nicht für alle Strecken, an der es zu erheblichen störenden Bautätigkeiten kommen würde (Hausunterfangungen, Injektionsschächte, Entlüftungsschächte, Bohrbrunnenraster, Rohrverlegungen etc.), in Rechnung gestellt?"

Im Bereich der geschlossenen Tunnelbauweise sind weder "Hausunterfangungen" noch "Entlüftungsschächte" vorgesehen. Injektionsschächte und Brunnen sind nur kurzfristige Störungen, die mit der offenen Bauweise nicht vergleichbar sind und außerdem nur im Lockergesteinsbereich, also weitgehend außerhalb des bebauten Gebietes zum Tragen kommen. Auch werden Einbautenumlegungen bei geschlossener Bauweise nur in sehr geringem Umfang (eventuell Wasserrohre) notwendig.

Zu den Fragen 19, 20 und 21:

"Aus welchem sachlichen Grund wurden beim Variantenvergleich die technisch entscheidenden Faktoren "Verbauungsdichte" und geologische Verhältnisse" überhaupt nicht berücksichtigt?"

"Wieso wurden bei der technischen Bewertung ausschließlich trassengeometrische, aber keinerlei bautechnische Kriterien in Ansatz gebracht? Entspricht der so gesehen einseitige, unvollständige Variantenvergleich dem Stand der Technik?"

"Ist es für einen Großstadtbahntunnel unter verbautem Gebiet sachlich vertretbar, daß die von den Projektanten subjektiv angenommenen technischen Bewertungskriterien so gewählt wurden, daß seicht liegende und geradlinige Trassen im Rechenergebnis extrem positiv erscheinen?"



- 9 -

Die Faktoren "Verbauungsdichte" und "geologische Verhältnisse" wurden in den Kriterien "Servitute" und "Baukosten" berücksichtigt.

Mein Ressort war in die Projektvorbereitung nicht eingebunden. Ich kann daher - v.a. in Anbetracht der Tatsache, daß eine nachträgliche Aufarbeitung der diesbezüglichen umfangreichen Unterlagen sowie eine Auseinandersetzung mit den einzelnen Beurteilungsschritten und -kriterien aus verwaltungsökonomischen Gesichtspunkten wohl nicht vertretbar ist - hinsichtlich der Variantenbeurteilung und der Variantenbewertung keine konkreten Aussagen machen.

Zu Frage 22:

"Warum sind keine konkreten Vorkehrungen zur möglichsten Geringhaltung der Umweltbeeinträchtigung im amtlich aufgelegten Projektsentwurf enthalten, obwohl dies im § 4 Abs. 3 des Hochleistungsstreckengesetzes explizit gefordert wird?"

Die Forderungen des Landes Wien hinsichtlich der Erarbeitung alternativer Trassenvorschläge zum ersten Trassenentwurf (vorgelegt im September 1990) wurde entsprochen. Die nunmehr ausgewählte Trasse wurde - wie die anderen acht - auch innerhalb eines zweidimensionalen Zielsystems nach 10 umweltrelevanten Kriterien geprüft. Als bestgereichte wurde von der HL-AG die zur Verordnung vorgeschlagene Trasse "Ha-Wei tief mit Maxing" zur Einleitung des Anhörungsverfahrens vorgelegt, wobei diese Trasse nach einer weiteren Optimierung die grundsätzliche Zustimmung des Landes Wien fand. Generelle Vorkehrungen zur möglichsten Geringhaltung von Umweltbeeinträchtigungen sind im Projektsentwurf selbstverständlich enthalten, konkrete Vorkehrungen werden in den nächsten Verfahrensschritten erarbeitet.

Zu Frage 23:

"Wieso fehlen im amtlich aufgelegten Projekt insbesondere Ausführungen betreffend die Maßnahmen zur Verhinderung von unzulässigen Setzungen und Erschütterungen in Gebäuden über dem geplanten Tunnel?"

Es existieren mehrere geeignete Verfahren, die dem letzten Stand der Technik entsprechen und die sich auch in der Praxis bereits bewährt haben, durch welche allfällige Setzungen und Erschütterungen vermieden oder zumindest auf ein zulässiges Mindestmaß reduziert werden können.

*Eine Prüfung und Planung konkreter Maßnahmen bereits zum Zeitpunkt des Anhörungsverfahrens wäre daher ein unnötiger und im Rahmen des Planungsprozesses auch unökonomischer Vorgriff auf das eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren gewesen, in welchem diese Fragen zu klären sind.*

Zu Frage 24:

*"Hat ein Zivilingenieur für Bauwesen ohne Ausbildung in Ökologie, Biologie oder Medizin die fachliche Qualifikation, Umweltauswirkungen eines Bauvorhabens gutachterlich zu bewerten, wie dies im gegenständlichen aufgelegten Projekt geschehen ist? Aufgrund welcher Ausbildung bzw. Befugnis darf er etwa gutachterlich feststellen, daß "Bäume und Bewuchs nicht als hochwertig zu bezeichnen" sind?"*

*Ich gehe davon aus, daß der mit der Verfassung des Gutachtens betraute Zivilingenieur sich - wie in dieser Branche üblich - eines umfassenden, fachlich entsprechend ausgebildeten Teams bedient hat.*

Zu den Fragen 25 und 26:

*"Sind Sie der Ansicht, daß die zum amtlich aufgelegten Projekt gehörende Umweltverträglichkeitsuntersuchung jenem fachlichen Niveau entspricht, das für solche Untersuchungen in Österreich heute üblich ist und von den Umweltbehörden vorausgesetzt wird? Erfüllt der aufgelegte Projektentwurf in fachlicher Hinsicht die Anforderungen des § 4 Abs. 3?"*

*"Warum wurde nicht eine fachlich kompetente Umweltbehörde, wie z.B. das Umweltbundesamt, zu Rate gezogen?"*

*Die fachliche Kompetenz des Umweltbundesamtes ist wohl unbestritten, doch ist diese Behörde in Österreich nicht die einzige Stelle, die über diese Qualifikation verfügt.*

*Der von der HL-AG mit der Erschütterungsuntersuchung "Lainz" beauftragte Gutachter Univ.Prof. Dr. Peter Steinhauser besitzt neben seiner allgemeinen Qualifikation als Universitätsprofessor und Ziviltechniker spezielle Kompetenz auf dem Gebiet des Erschütterungsschutzes. Er ist allgemein beeideter gerichtlicher Sachverständiger für dieses Fachgebiet, langjähriges Mitglied des Fachnormenausschusses Schwingungen des Österreichischen Normungsinstitutes und hat im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen, der HL-AG, der Deutschen Bundesbahnen und der Wiener Verkehrsbetriebe zahlreiche Erschütterungsschutzprobleme untersucht. In Anerkennung seiner wissenschaftlichen Kompetenz wurde er in die Österreichische Akademie der Wissenschaften und die New York Academy of Sciences gewählt.*

- 11 -

*Auch möchte ich noch anfügen, daß die vorgelegte Umweltverträglichkeitsuntersuchung von der zuständigen MA 22 geprüft und akzeptiert worden ist.*

*Zu den Fragen 27, 28, 29, 30 und 31:*

*"Welcher Untersuchung entstammen die neuartigen Berechnungsformeln für die Erschütterungsuntersuchung, die der Ingenieurkonsulent Dr. Steinhauser in seinem Gutachten vom 12.12.1992 verwendet hat?"*

*"Wer hat diese neuartigen Formeln entwickelt?"*

*"Wann und wo wurden diese Formeln veröffentlicht?"*

*"Entsprechen diese Formeln dem allgemein anerkannten Stand der Technik? Wenn nein: ist ein Ingenieurkonsulent dazu befugt, in einem Gutachten allgemein unbekannt Formeln zu benutzen, sodaß sein Gutachten von Dritten nicht nachvollziehbar ist?"*

*"Welche unabhängigen Wissenschaftler für Physik haben diese neuartigen Formeln auf ihre Richtigkeit und praktische Anwendbarkeit überprüft?"*

*Das Verfahren der Erschütterungsuntersuchung und die dabei verwendeten Berechnungsmethoden beruhen auf den in Beilage 1 angeführten Normen, Richtlinien und wissenschaftlichen Veröffentlichungen.*

*Hinsichtlich der mehrfach angesprochenen "neuartigen Formeln" ist mir leider nicht klar ersichtlich, auf welchen Teil der Untersuchung sie sich beziehen. Ich beantworte daher Ihre Fragen in der Annahme, daß dabei das Berechnungsverfahren für Nenn- und Beurteilungsschwingstärke gemeint ist. Diese Formeln sind von Univ.-Prof. Dr. Peter Steinhauser auf der Basis der VDI 2057 entwickelt und in den Untersuchungen "Qualitätskriterien für Erschütterungs- und Körperschallimmissionen bei Vollbahnen" sowie "Problematik von Körperschall- und Erschütterungsimmismissionen bei Tunnelbauten" veröffentlicht worden (hinsichtlich der Literaturzitate darf ich auf die Beilage 2 verweisen). Darüber hinaus hat Univ.Prof. Dr. Steinhauser über das Untersuchungsverfahren bereits auf zwei Fachtagungen referiert:*

- a) "Tunnelprojekte der Neuen Bahn" am Institut für Verkehrswesen, Wien;*
- b) 169. Arbeitstagung des Österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung im Umweltministerium, Wien.*

- 12 -

*Für weitere Vorträge anderer Referenten beim Geomechanik-Kolloquium, Salzburg, und beim Österreichischen Bergbautag, Zell am See, stellte Univ.Prof. Dr. Steinhauser Unterlagen zur Verfügung. Das Verfahren ist somit der Fachwelt sehr wohl bekannt.*

*Ich möchte auch darauf hinweisen, daß sich die von Univ.-Prof Dr. Steinhauser gemachten Prognosen sowohl beim Mühlbergtunnel als auch beim Säusensteintunnel der HL-AG voll bestätigt haben.*

*Insgesamt entspricht somit dieses Verfahren nicht nur dem Stand der Technik, sondern auch dem Stand der Wissenschaft.*

Zu Frage 32:

*"Wer hat die Untersuchung, aus welcher diese neuartigen Formeln von Dr. Steinhauser entnommen wurden finanziert?"*

*Im Zusammenhang mit mehreren eisenbahnrechtlichen Verfahren in Niederösterreich wurde bereits im Jahre 1991 durch mein Ressort eine Studie zum Thema "Qualitätskriterien für Schienenverkehrslärm und Erschütterungen bei Vollbahnen" vergeben. Dieser Auftrag erging ursprünglich an Herrn Univ.Prof. DDr. Haider. Im Zuge der Bearbeitung wurde durch diesen vorgeschlagen, den Komplex "Erschütterungen" durch einen eigenen Fachgutachter abzuhandeln. Dieser Vorschlag fand die ungeteilte Zustimmung des Auftraggebers, sodaß Anfang 1992 Univ.Prof. Dr. Steinhauser in weiterer Folge mit einer ergänzenden Expertise beauftragt wurde. Die Finanzierung beider Teile der Gesamtstudie erfolgte aus öffentlichen Mitteln des Bundes.*

Zu Frage 33:

*"Ist sichergestellt, daß sich der Projektbetreiber im vorliegenden Fall nicht selbst Formeln geschaffen hat, die für ihr günstige Ergebnisse erbringen?"*

*Ich muß die in Ihrer Anfrage unterstellte Beeinflussung der beiden Gutachter - auch im Namen dieser beiden in ihrem Fachbereich international anerkannten Universitätsprofessoren - entschieden zurückzuweisen.*

- 13 -

Zu den Fragen 34 und 35:

"Für welche Abschnitte des Tunnels ergibt die Erschütterungsuntersuchung spürbare Erschütterungen im Sinne der ÖNORM S9010 (bitte Angabe nach Trassenkilometrierung)?"

"Für welche Abschnitte des Tunnels ergibt die Körperschalluntersuchung eine Überschreitung des Körperschallplanungsrichtwertes (bitte Angabe nach Trassenkilometrierung)?"

Das vorliegende Erschütterungsgutachten hat den Sinn, unter allgemeinen Annahmen allfällige Problemzonen zu identifizieren und den Umfang der Immissionen abzugrenzen. Darauf aufbauend werden nach Ausbruch der Tunnelröhre in situ Versuche mit Seismik-Vibratoren stattfinden, um unter den lokal gegebenen Bedingungen (Baubestand, Geologie) eine immissionsmäßig optimale Oberbauausführung festlegen zu können.

Diese Fragen können daher erst beantwortet werden, wenn die bautechnische Ausführungsform des Tunnels festgelegt ist, wobei diese Festlegung als Rückkopplungsprozeß zwischen Bautechnik und Immissionsschutz erfolgt ist.

Zu Frage 36:

"Was sind die fachlichen Grundlagen für den im Gutachten von Dr. Steinhauser gewählten Körperschallplanungsrichtwert?"

Als Grundlage dient die VDI Richtlinie 2058.

Zu Frage 37:

"Um wieviel stärker sind die rechnerischen Erschütterungen als im vorliegenden Erschütterungsgutachten ausgewiesen, wenn man statt der dort angenommenen Betondecken die in zahlreichen betroffenen Häusern vorhandenen Holztramdecken in Rechnung stellt und darüberhinaus statt eines fiktiven Hochleistungswaggon das bei einer allfälligen Inbetriebnahme des Tunnels tatsächlich durchfahrende in- und ausländische Wagenmaterial berücksichtigt?"

Ich darf hier auf das Gesamtgutachten verweisen, in welchem Zu- bzw. Abschläge enthalten sind. Auch ist davon auszugehen, daß das derzeitige und künftige Rollmaterial auf dem Reisezugwagensektor des In- und Auslandes eher geringere Massen als der "fiktive Hochleistungswaggon" aufweist.

Zu Frage 38:

"Wieso wurde als Referenzpunkt für die Erschütterungsberechnung für den Bereich Veitingergasse ein nicht repräsentatives Haus mit Betondecke gewählt, das darüberhinaus wesentlich höher (am Roten Berg) liegt als alle anderen betroffenen Häuser der Veitingergasse?"

- 14 -

*Erschütterungsimmissionen werden sehr stark von der Geologie beeinflusst. Das Haus Veitingergasse 62 wurde für den geologischen Bereich der St. Veiter Klippenzone als Beispiel gewählt, da es innerhalb dieser Zone zu den dem Tunnel nächstgelegenen Häusern gehört. Für den tiefer gelegenen Abschnitt der Veitingergasse etc. darf ich auf das Detailgutachten für den Abschnitt Rosenhügelsteg-Gobergasse verweisen.*

Zu den Fragen 39 und 40:

*"Wieso wurde von der HL-AG nunmehr eine Trasse eingereicht, die bis zu 330 m nördlich von der öffentlich ausgewählten Variante verläuft?"*

*"Warum war diese neue Variante nicht im öffentlich durchgeführten Variantenvergleich enthalten?"*

*Die in Publikationen der HL-AG enthaltenen Trassenverläufe liegen innerhalb der veröffentlichten Trassenspielräume, unabhängig davon, ob es sich um symbolische Darstellungen oder exakte Lagepläne handelt.*

Zu Frage 41:

*"Wieso wurden in den Lageplan weder die Höhenschichtlinien noch die Gebäudehöhen und Fundamenttiefen eingetragen? Entspricht eine Trassierung ohne Berücksichtigung dieser Daten dem Stand der Technik?"*

*In einen derartigen Lageplan werden die von Ihnen genannten Angaben nicht eingetragen.*

Zu den Fragen 42, 43 und 44:

*"Aus welchem sachlich zwingenden Grund unterquert die Trasse im Bereich von km 4,5 ausgerechnet den am dichtesten und höchsten verbauten Häuserblock in weitem Umkreis (ca. 50 % der betroffenen Familien zwischen km 4,0 und km 6,0), in schlechtestem Baugrund, statt die unmittelbar benachbarte, unverbauter, höhergelegene, geologisch günstigere Lagenviese Roter Berg auszunützen?"*

*"Aus welchem sachlich zwingenden Grund war es nicht möglich, im Bereich km 4,5 der dichten überliegenden Verbauung etwa mit einem Bogen R=1200 m in unverbautes Gebiet auszuweichen, wo etwa im Bereich km 3,5 ein solcher Bogen sehr wohl vorgesehen ist?"*

*"Welche Mehrkosten entstehen durch den Verzicht, solche Gebäudeunterführungen zu minimieren?"*

- 15 -

*Die vorliegende Linienführung ergab sich durch eine Trassenführung, die Gegenbögen vermeidet und die Streckenlänge minimiert.*

*Konkrete Maßnahmen werden sinnvollerweise erst im Bauentwurf zum Baugenehmigungsverfahren vorzusehen sein; exakte Kostenschätzungen sind daher erst auf Grundlage dieser Planung und nach Kenntnis der behördlichen Auflagen möglich.*

Zu Frage 45:

*"Können Sie sicherstellen, daß bei besserer Ausnützung des Geländes nicht Baukosten eingespart werden könnten?"*

*Die vorliegende Trassierung stellt die optimale Variante unter Berücksichtigung aller berücksichtigten Gesichtspunkte dar. Eine andere Trassenführung könnte daher nicht "besser" im Sinne von "billiger" sein, würde sie doch lediglich eine Unterfah-  
rung anderer Objekte bedeuten.*

Zu Frage 46:

*"Wieso muß die Trasse im Bereich km 4,5 bis 8,5 eine ca. 4 Kilometer lange Gerade aufweisen? Wieso wurde die Trasse nicht ähnlich der Hochleistungsschleife Marchtrenk in sinnvoller Weise mit solchen Zwischenbögen durch das verbaute Gebiet gelegt, daß unverbaute und geologisch günstige Geländebereiche ausgenützt werden, die Überdeckung maximiert wird und die Anzahl der unterfahrenden Wohnungen minimiert wird?"*

*Ein Vergleich zwischen dem "Projekt Lainzer Tunnel" und der Verbindungsstrecke Traun - Marchtrenk ist nicht zielführend, da die Anforderungen an die beiden Strecken durchaus unterschiedlich sind. Die Schleife Marchtrenk soll primär durch den Güterverkehr genutzt werden. Für eine solche Strecke sind in technischer Hinsicht andere Kriterien maßgebend, als für das Projekt "Lainzer Tunnel", welches als Verbindung zwischen West-, Süd- und Donauländebahn auch für den schnellen Personenverkehr insbesondere den durchgehenden IC- und EC-Verkehr errichtet wird.*

Zu Frage 47:

*"Ist eine Ausbaugeschwindigkeit von 160 km/h für ein nur 4 km langes Trassenstück unter einer Großstadt angesichts möglicher Zugsbeschleunigungen und -bremswege sowie zulässiger Fahrgeschwindigkeiten von Güterwaggons sinnvoll?"*

*Ganz grundsätzlich ist hier anzumerken, daß eine seriöse Entwurfsgeschwindigkeit einer Trasse auch Reserven für die Zukunft beinhalten muß, davon abgesehen, daß eine geringere Entwurfsgeschwindigkeit keinen Einfluß auf die Trassenführung gehabt hätte, da eine gestreckte Linienführung auch bei geringerer Entwurfsgeschwindigkeit sinnvoll ist.*

Zu Frage 48:

*"Wieso wurden die Gesteine und das Profil des unverbauten Roten Berges nicht in das geologische Querprofil Gobergasse - Wienfluß eingetragen, obwohl diese sowohl augenscheinlich sichtbar sind als auch in die vorhandenen, öffentlich zugänglichen Detailkarten der Geologischen Bundesanstalt eingetragen sind?"*

*Ich kann ich Ihnen versichern, daß diesem Projekt umfassende geologische Untersuchungen zugrunde liegen und in der weiteren Projektbearbeitung auch weitere geologische Erkundungen geplant sind.*

Zu Frage 49:

*"Sind Sie bereit, den im Auftrag der HL-AG erstellten Variantenvergleich, die Vermessung und die Trassierung, die Erschütterungsuntersuchung und die Umweltverträglichkeitsuntersuchung von unabhängigen Universitätsinstituten auf fachliche Richtigkeit überprüfen zu lassen?"*

*Alle vorgelegten Unterlagen wurden von den zuständigen Stellen des Landes Wien dem Verfahrensstand entsprechend geprüft. Gleiches gilt für den im Jahr 1991 abgeschlossenen Variantenvergleich. Es gibt daher keine Veranlassung weitere Überprüfungen anstellen zu lassen.*

Zu Frage 50:

*"Wie hoch schätzen Sie die Gefährdung und die Beeinträchtigungen für die über dem Tunnel befindlichen Gebäude ein? Garantiert das geotechnisch-geohydrologische Gutachten einen für die überliegenden Gebäude gefahrlosen Bau und Betrieb des Tunnels? Waren dem Gutachter die tiefreichenden Fundamente einiger direkt auf der Trasse befindlicher Gebäude bekannt?"*

*Wie sie meiner Beantwortung Ihrer bisherigen Fragen entnehmen konnten, wurde das gegenständliche Projekt nach dem derzeit letzten Stand der Technik und der*



- 17 -

Wissenschaft vorbereitet. Diese Vorarbeiten garantieren - so man eine solche Garantie abgeben kann - daß eine Gefährdung oder nennenswerte Beeinträchtigung von Gebäuden nach derzeitigem Wissensstand praktisch ausgeschlossen werden kann.

Zu den Fragen 51, 52 und 53:

"Sind diese tiefreichenden Fundamente in den Erschütterungsberechnungen berücksichtigt?"

"Bis zu welcher Größenordnung sind im Lockergesteinsbereich Bodenverdrückungen (Firstsetzungen) beim Ausbruch des Tunnels zu erwarten?"

"Bis zu welcher Größenordnung sind Setzungen für die überliegenden Gebäude zu erwarten?"

Ich darf auf meine Ausführungen zu Frage 23 verweisen und möchte anmerken, daß der mit den Erschütterungsgutachten betraute Sachverständige Einblick in sämtliche relevanten Bauakten hatte. Ich gehe davon aus, daß er die daraus gewonnenen Erkenntnisse in seinen Gutachten entsprechend berücksichtigt hat.

Zu den Fragen 54, 55, 56 und 57:

"Auf dem Abschnitt der ehemaligen, mittlerweile mit mehreren Wohnhäusern verbauten Verbindungsbahntrasse zwischen Stroberggasse und Altmannsdorferstraße soll der Lainzer-Tunnel in offener Bauweise errichtet werden. Ein Ziviltechnikergutachten weist die dortige Boden- und Grundwassersituation als äußerst sensibel aus und hatte u.a. das Einbringen zahlreicher 15 m tiefer Pfahlgründungen unter diesen Häusern zu Folge. Wie groß ist in diesem Trassenabschnitt die geringste horizontale Entfernung der nächstgelegenen Tunnelwand zu diesen Pfahlgründungen?"

"Schließen Sie auf Grund dieses Sachverhaltes eine Gefährdung der Gebäude während des Baues aus?"

"Schließen Sie auf Grund dieses Sachverhaltes eine Gefährdung der Gebäude während des Betriebes aus?"

"Ist dieser Umstand in den Erschütterungsuntersuchungen berücksichtigt?"

Ich darf auf meine Ausführungen zu den Fragen 34 und 35 verweisen.

Zu Frage 58:

"Wie lang ist die voraussichtliche Baudauer und somit auch die Anrainerbelastung in diesem Bauabschnitt?"

Die Baudauer kann erst aufgrund einer detaillierten Bauausführungs- und Bauablaufplanung angegeben werden, wobei auch die Ergebnisse des

*eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren mitentscheidend sind.*

Zu den Fragen 59 und 60:

*"Schließen Sie aus, daß die Anrainer im Zuge des Tunnelbaues durch Lärm und Erschütterungen belastet werden?"*

*"Welche Maßnahmen sind für die Bauphase im oben genannten Bereich geplant, um die Grenzwerte für Erschütterungen und Körperschall für die betroffenen Bürger einzuhalten?"*

*Es wäre wohl in höchstem Maße unseriös, bei einer Bautätigkeit - unabhängig welcher Art diese Bautätigkeit ist - zuzusagen, daß die Anrainer der Baustelle keinerlei zusätzlicher Lärmentwicklung ausgesetzt wären. Ich kann Ihnen jedoch versichern, daß sich die durch den Tunnelbau auftretenden Belästigungen in einem für eine Bautätigkeit üblichen Rahmen halten und auch durch das eisenbahnrechtliche Verfahren sichergestellt ist, daß keine unzumutbaren Belastungen auftreten.*

Zu Frage 61:

*"Garantieren Sie, daß die Anrainer im oben genannten Abschnitt von Erschütterungen und Lärm durch den Zugbetrieb im Tunnel verschont bleiben werden?"*

*Wie in allen anderen Tunnelabschnitten wird auch hier die Oberbauoptimierung aufgrund von situ-Versuchen erfolgen, die garantieren, daß das ausgewählte Verfahren eine Schonung der Anrainer im Betrieb sichert.*

Zu Frage 62:

*"Wie hoch schätzen Sie die Kosten für die im geotechnisch-gehydrologischen Gutachten empfohlenen Bauhilfsmaßnahmen für das gesamte Bauvorhaben ein? Sind diese Kosten in den bisher veröffentlichten Kostenschätzungen zu dem Projekt enthalten?"*

*Selbstverständlich sind die Durchführung von Bauhilfsmaßnahmen in den Kostenschätzungen enthalten.*

Zu den Fragen 63 und 64:

*"In welchen Projektsbeilagen des gegenständlichen Projektes wird auf die Auswirkungen eines Zugsunglücks im Tunnel für die überliegende Verbauung eingegangen?"*

*"Welche Auswirkungen hätten ein Achsbruch, eine Zugsentgleisung, eine Explosion im seicht liegenden Tunnel auf die überliegende Verbauung?"*

- 19 -

*Trotz aller Sicherheitsmaßnahmen, die für dieses Projekt vorgesehen sind, können Unglücksfälle nie ausgeschlossen werden.*

*Eine Tunnelbauweise stellt sicherheitstechnisch den besten Schutz für die Wohnbevölkerung vor Unglücksfällen im Bahnverkehr dar.*

Zu Frage 65:

*"Wie stellen Sie sich einen Hochleistungsbetrieb mit kleinsten Zugsintervallen auf einer Strecke vor, die mehrfache niveaugleiche Schienenkreuzungen und gemeinsame Gleise mit anderen Hauptbahnen, etwa mit der Südbahn in Meidling oder bei Bahnhof Hadersdorf, hat?"*

*Offensichtlich sind Ihre Informationen nicht richtig oder zumindest irreführend. Beim gegenständlichen Projekt gibt es keine Niveaureuzungen zwischen Haupttrouten, es sind lediglich Weichenverbindungen vorgesehen, die Nebenfahrrelationen erlauben. Diese sind betrieblich erforderlich und stellen keine wie immer geartete Beeinträchtigung des Hochleistungsbetriebs dar.*

Zu Frage 66:

*"Welche Rolle spielt Ihre rechtspersonliche Identität als verordnungsermächtigte und verfahrensdurchführende Behörde einerseits und gleichzeitiger Eigentümervertreter der Projektswerberin andererseits bei der behördlichen Bearbeitung des Projektes durch Sie? Stehen rein gewinnorientierte Überlegungen, die Sie als Eigentümervertreter der HL-AG anzustellen haben, im Konflikt mit dem Ihnen als Behörde verfassungsmäßig vorgegebenen Legalitätsprinzip sowie dem Grundsatz der Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit? Sind Sie bei der behördlichen Bearbeitung des Projektentwurfes befangen?"*

*Selbstverständlich keine!*

*Die mir als Verkehrsminister übertragenen Aufgaben im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens und des Baugenehmigungsverfahren sowie die Aufgaben der durch das Hochleistungsstreckengesetz geschaffenen HL-AG bei der Planung und Ausführung von Projekten hat, sind im Hochleistungsstreckengesetz bzw. auch im Eisenbahngesetz vorgegeben. Eisenbahnbehördliche Verfahren werden - im übrigen im Einvernehmen mit den jeweils betroffenen Ländern - in strikter Einhaltung der dabei anzuwendenden Gesetze abgewickelt. Ein Interessenskonflikt ist daher auch im konkreten Fall des Projektes "Lainzer Tunnel" auszuschließen.*

- 20 -

Zu Frage 67:

*"Wie hoch sind die im Zusammenhang mit diesem Projekt Lainzer Tunnel bis heute tatsächlich angefallenen Kosten*

*der Eisenbahn-Hochleistungs-AG,  
der Österreichischen Bundesbahnen,  
Ihres Bundesministeriums*

*jeweils gegliedert in:*

- Ausgaben für Projektierungsarbeiten (Ziviltechniker, Gutachter etc.)*
- Auftragsvergaben (Probebohrungen etc.)*
- zuzuordnende Ausgaben für Studien*
- zuzuordnende Verwaltungskosten*
- zuzuordnender Werbeaufwand (Ausstellungen, Prospekte, Briefaussendungen, Einschaltungen in Medien)*
- Verwaltungskosten?"*

*Wie mir die HL-AG mitteilt, wurde bisher rund 1 Prozent der im Variantenvergleich ermittelten Projektkosten investiert.*

*Von den ÖBB wurden im Zusammenhang mit dem Projekt "Lainzer Tunnel" insgesamt rund 7,1 Mio S (ohne Ust.) für Streckenplanung inkl. Vermessung, Grundbesetzerhebung, geologische und schalltechnische Bearbeitung aufgewendet.*

*Dabei ist anzumerken, daß es sich bei der ggstdl. Streckenplanung um die Erstellung des Projektes "Lainzer Tunnel" vor der Übertragung dieses Projektes an die HL-AG gehandelt hat.*

*Die dabei erarbeiteten Unterlagen wurden nach Übertragung des Projektes an die HL-AG an diese übergeben.*

*Die bisher durch die Projektsbehandlung im BMöWuV angefallenen Kosten, insbesondere Personalkosten, sind im einzelnen nicht bezifferbar.*

Zu den Fragen 68 und 69:

*"Mußte die HL-AG während aller ihrer Werbeausstellungen in den Amtsgebäuden Meidling und Hietzing/Penzing für die Raumbenützung Mietkosten tragen? Wenn nein, warum nicht?"*

*"Wenn ja, wie hoch waren die Beträge für die jeweiligen Ausstellungen?"*

- 21 -

Die HL-AG hatte keine Mietkosten zu tragen. Eine Begründung dafür könnte wohl nur die zuständige Magistratsabteilung geben, doch könnte das Interesse des Landes Wien, durch die Ausstellung eine umfassendere Information der Bevölkerung zu erreichen und damit der - auch von Ihren Parteifreunden immer wieder geforderte - "Projekttransparenz" Rechnung zu tragen bei einer allfälligen Entscheidung, keine Miete zu verlangen, mitgespielt haben.

Zu den Fragen 70, 71 und 72:

"Wie soll die Finanzierung der Errichtung des Lainzer Tunnels im Detail durchgeführt werden? Aus welchen Geldquellen sind für welche Zeiträume welche Beträge vorgesehen?"

"Wie hoch sind die von Ihnen geschätzten Errichtungskosten sowie die jährlichen Betriebskosten für den Lainzer Tunnel?"

"Sehen Sie die Finanzierung realistischerweise noch gegeben, nachdem ein Großteil der im Frühjahr 1991 über die ASFINAG zusätzlich zur Verfügung gestellten 13 Milliarden Schilling für die zweite Bauphase (z.B. auch Lainzer-Tunnel) schon in Projekte der ersten Bauphase (z.B. Westbahn St. Pölten-Attnang-Puchheim, Umfahrung Innsbruck und Semmering-Tunnel) umgeleitet wurden?"

Wie bereits mehrfach bei den vorstehenden Antworten ausgeführt, sind Finanzierungsüberlegungen welcher Art erst nach weitergehenden Planungen seriös.

Zu Frage 73:

"In seinem Tätigkeitsbericht von 1989 kritisierte der Rechnungshof das Projekt "Lainzer Tunnel" heftig und verlangte wiederholt die objektive Prüfung der Alternativlösung einer tiefgelegten und eingedeckten Verbindungsbahn. Wie rechtfertigen Sie den Umstand, daß diese Empfehlung bis heute ignoriert wurde?"

Es ist nicht richtig, daß diese Empfehlung bis heute ignoriert wurde. Der Ausbau und die damit verbundene Tieflegung der Verbindungsbahn war als Variante 9 im Variantenvergleich enthalten.

Zu Frage 74:

"Hat Ihr Ministerium das Projekt vor der Einleitung des Anhörungsverfahrens fachlich geprüft? Wie rechtfertigen Sie den Aufwand für die öffentliche Präsentation eines Projektes, das die gesetzlichen Anforderungen nicht erfüllt?"

Die ressortinterne Prüfung der einzelnen Projekte erfolgte aufgrund der hierfür maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen insoweit, als im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens globale eisenbahnfachliche und umweltrelevante Kriterien auf

- 22 -

*Ihre Schlüssigkeit überprüft sowie die inhaltliche Vollständigkeit der Unterlagen beurteilt wurde. Eine materielle Auseinandersetzung mit Einzelheiten des Projektes ist im jetzigen Verfahrensstand weder vorgesehen noch erforderlich. Diese Überprüfung hat ergeben, daß das Projekt die gesetzlichen Anforderungen erfüllt. Auch möchte ich hier nochmals deutlich sagen, daß der von Ihnen immer wieder kritisierte "Aufwand für die öffentliche Präsentation im Sinne einer umfassenden Information der Bevölkerung" mehr als gerechtfertigt ist. Ich bin erstaunt, daß gerade Vertreter der Grünen, die ja immer eine volle Information der Bevölkerung bei derartigen Bauvorhaben verlangen, nun, da eine solche erfolgt, die dafür notwendigen Aufwendungen in Frage stellen wollen. Ich jedenfalls stehe dazu, daß die interessierte - teilweise durchaus kritische Bevölkerung - eine umfassende Information wie sie im vorliegenden Fall erfolgt ist, erhalten muß!*

Zu den Fragen 75 und 76:

*"Die Vertreter der "Plattform Schienenverkehr" (sieben Bürgerinitiativen aus Hietzing und Meidling) haben sich seit August 1992 nachweislich mehrfach um persönliche Vorsprache zum Projekt Lainzer Tunnel bei Ihnen bemüht. Wie rechtfertigen Sie den Umstand, daß die "Plattform Schienenverkehr" bis heute keine Antwort von Ihnen erhalten hat?"*

*"Werden Sie den Vertretern der "Plattform Schienenverkehr" in den folgenden Tagen einen persönlichen Gesprächstermin einräumen?"*

*Zunächst einige grundsätzliche Anmerkungen:*

*Das "Verfahren" gemäß § 4 des HL-Gesetzes ist kein Verfahren im verwaltungsrechtlichen Sinn sondern lediglich eine Anhörung bei der Verordnungsgebung. Dabei kommt lediglich den vom Hochleistungsstreckenverlauf betreffenden Ländern und Gemeinden sowie den in ihrem gesetzlichen Wirkungsbereich betroffenen Interessensvertretungen ein Anhörungsrecht zu. Alle anderen "Personen" haben keine Rechtsstellung im Rahmen dieser Anhörung, sondern sie haben ihre Stellungnahmen an die Gemeinden zu richten, wo die Trassenunterlagen zu diesem Zwecke zur öffentlichen Einsicht aufliegen.*

*Der Sinn dieser Regelung nach § 4 Hochleistungsstreckengesetz war es, die Äußerungen von Einzelpersonen zu kompilieren, wobei den Gemeinden und Ländern die zusammenfassende Wirkung zukommen soll.*

- 23 -

Die von der "Plattform Schienenverkehr" erhobenen Einwendungen gegen das vorliegende Projekt (Schreiben vom 20.3.1993) waren daher aufgrund geltender gesetzlicher Bestimmungen an den Landeshauptmann von Wien zur Einbeziehung in die dortige Stellungnahme weiterzuleiten. Dies erfolgte auch mit Schreiben vom 22.4.1993 durch die zuständigen Stellen meines Hauses. Gleichzeitig wurden den Vertretern der "Plattform Schienenverkehr" in Anwendung des Auskunftsgesetzes 1987 alle verlangten Auskünfte über den Stand der Angelegenheit selbstverständlich gegeben. Es ist daher nicht richtig, daß Vertreter der "Plattform Schienenverkehr" keine Auskunft aus meinem Hause erhalten haben, vielmehr hatten Vertreter der genannten "Plattform Schienenverkehr" insbesondere auch Herr Dipl.-Ing. Brandl mehrfach Gelegenheit mit den leitenden Beamten der Obersten Eisenbahnbehörde eingehend über ihre Vorstellungen zu diskutieren.

Zu Frage 77:

"Wie rechtfertigen Sie die isolierte Planung des Lainzer-Tunnels, wenn nach wie vor ein Schienenverkehrskonzept für den Personen- und Güterverkehr im Großraum Wien fehlt?"

Ihre Fragestellung unterstellt nicht nur mir und den Beamten meines Hauses eine planlose Vorgangsweise. Dies möchte ich mit aller gebotener Deutlichkeit zurückweisen!

Die Planung des Lainzer-Tunnels ist durchaus keine "isolierte Planung" und selbstverständlich existieren Konzepte für die verkehrsplanerische Gestaltung des Personen- und auch des Güterverkehrs nicht nur für den Großraum Wien, sondern für ganz Österreich.

Davon abgesehen, daß neben einigen bereits in der Zwischenkriegszeit angestellten Überlegungen die erste Ansätze für das Projekt "Lainzer Tunnel" bis in das Jahr 1972 zurückreichen.

*Der Bau einer leistungsfähigen Verbindungsstrecke zwischen West- und Südbahn wird also schon seit längerer Zeit als notwendig erachtet. Wie Ihnen sicher bekannt, lassen Ostöffnung und europäische Integration sprunghafte Verkehrszunahmen erwarten. Im Sinne der von meinen Regierungskollegen und mir postulierten verkehrspolitischen Priorität einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene wird der Ausbau des Schienennetzes und damit auch des Wiener Schienennetzes unumgänglich. Ich gehe aber davon aus, daß Ihnen diese verkehrspolitischen Grundsätze doch bekannt sind und verzichte auf eine neuerliche eingehende Darstellung verkehrspolitischer Notwendigkeiten in dieser bereits einigermmaßen umfangreichen Beantwortung.*

Zu Frage 78:

*"Welche verkehrswissenschaftlichen Studien liegen dem Projekt Lainzer-Tunnel zugrunde und von wann stammen sie?"*

*Studien über den Ausbau des Schienennetzes in der Ostregion sind insbesondere seit 1990 Grundlagen für die von der Planungsgemeinschaft Ost (PGO), dem Land NÖ, der Arbeiterkammer und vom VOR erstellten Verkehrskonzepte. Ein spezielles Betriebskonzept für den Raum Wien liegt seitens der ÖBB seit Herbst 1992 ebenfalls vor.*

Zu Frage 79:

*"Halten Sie es für sinnvoll, den Schienengüterverkehr aus dem Westen über ein einziges Gleispaar im Süden von Wien zu focussieren, anstatt diesen bereits vor Wien in eine Nord- und Südroute bedarfsgerecht zu teilen?"*

*Auch zu diesen Fragen habe ich bereits mehrfach Stellung genommen. Ich darf daher nur nochmals darauf verweisen, daß eine "bedarfsgerechte" Verkehrsteilung im krassen Widerspruch zu den Rahmenbedingungen (Situierung der Zulaufstrecken, Funktion der Bahnhöfe im Reise- und Güterverkehr bzw. wirtschaftliche Betriebsführung) steht und daher nicht realisierbar ist.*



- 25 -

Zu Frage 80:

*"Sehen Sie nicht durch diese unausgewogene Schienenstrukturnutzung eine Unterversorgung der nördlichen Stadterweiterungsgebiete mit Schienenverkehrsgütern?"*

*Für eine reibungslose und marktgerechte Betriebsabwicklung (Zugbildung, Reihung, Bedienung) müssen im wesentlichen einige Bahnhöfe im Qualitätsgüterverkehr bzw. für den konventionellen Wagenladungsverkehr, insbesondere der Bf Wien Zentralverschiebungsbahnhof, angefahren werden. Eine dezentrale Frachtführung (Ablenkung) ist somit aus betriebstechnischen und wirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll.*

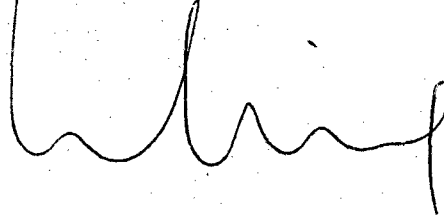
Zu Frage 81:

*"Wie rechtfertigen Sie die durch den Lainzer-Tunnel induzierten Folgeprojekte, wie z.B. eine 40 km Tunnelkette (Wienerwald- Lainzer- und Laaerberg tunnel), zentrale Frachtenbahnhof Inzersdorfer-Metzgerwerke, Personen-Zentralbahnhof-Wien, sowie eine zweite Südosttangente (B 301)?"*

*Die für das Projekt Lainzer Tunnel notwendigen betrieblichen Verknüpfungen mit den ÖBB Netz können den Unterlagen zur Trassenverordnung entnommen werden. Darüberhinausgehende Projekte werden durch den "Lainzer Tunnel" zwar möglich, sind aber keine Notwendigkeit für den Betrieb des Projektes.*

Wien, am 8. Juli 1993

Der Bundesminister



Z1.345/9311

Beilage Seite 1

BEILAGE 1

**BEILAGE****NORMEN UND RICHTLINIEN**

ISO International Standard 2631/1: Evaluation of human exposure to whole body vibration - Part 1: General requirements. 1985

ISO International Standard 2631/2: Evaluation of human exposure to whole body vibration - Part 2: Continuous and shock - induced vibration in buildings (1 to 80 Hz). 1989.

DIN 4150 Teil 2: Erschütterungen im Bauwesen. Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden. Entwurf Oktober 1990.

ÖNORM S 5004: Messung von Schallimmissionen. 1985.

ÖNORM S 5021 Teil 1: Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und Raumordnung. 1990.

ÖNORM S 9001: Mechanische Schwingungen - Erschütterungen; Allgemeine Grundsätze und Ermittlung von Schwingungsgrößen. 1978.

ÖNORM S 9010: Bewertung der Einwirkung mechanischer Schwingungen und Erschütterungen auf den Menschen; Ganzer Körper. 1982.

ÖNORM S 9020: Bauwerkserschütterungen. Sprengerschütterungen und vergleichbare impulsförmige Immissionen. 1986.

ÖNORM S 9100: Schwingungslehre; Deterministische Schwingungen. 1980

APTA-American Public Transit Association: Guidelines for the Design of Rail Transit Facilities.

ÖAL Richtlinie 3 Blatt 1: Beurteilung von Schallimmissionen. Lärmstörungen im Nachbarschaftsbereich. 1986.

ÖAL Richtlinie 30: Berechnung der Schallimmissionen durch Schienenverkehr. 1990.

VDI Richtlinie 2057, Blatt 1: Beurteilung der Einwirkung mechanischer Schwingungen auf den Menschen - Grundlagen, Gliederung, Begriffe. 1975.

VDI Richtlinie 2058 Blatt 1: Beurteilung von Arbeitslärm in der Nachbarschaft. 1985.

Z1.345/9311

Beilage Seite 2

## BEILAGE 2

## LITERATUR

- Ashley, C. (1970): Equal Annoyance Contours for Sinusoidal Vibration: A New Method. ISO/TC 108/WG 7 Dokument 39.
- Auersch, L. (1988a): Zur Entstehung und Ausbreitung von Schienenverkehrserschütterungen. BAM-Forschungsbericht 155.
- Auersch, L. (1988b): Verkehrserschütterungen: Ursachen, Ausbreitungsgesetze und Einwirkungen auf Gebäude. 3. Jg. DGEB, 199-215.
- Bekesy, G.v. (1939): Über die Empfindlichkeit des stehenden und sitzenden Menschen gegen sinusförmige Erschütterungen. Akust.Zs. 4, 360-369.
- Broch, J.T. (1970): Messungen von mechanischen Schwingungen und Stößen. Brüel & Kjaer, Naerum.
- Bruckmayer, F. (1962): Handbuch der Schalltechnik im Hochbau. Deuticke, Wien.
- Deutch, A. Y., A. J. Bean, G. Bissette, C. B. Nemeroff, R. J. Robbins, and R. H. Roth, (1987): Stress-induced alternations in neurotensin, somatostatin and corticotropin-releasing factor in mesotelencephalic dopamine system regions. Brain Res. 417, 350-354.
- Dieckmann, D. (1957): Einfluß vertikaler mechanischer Schwingungen auf den Menschen. Int. Zs. angew. Phys. einschl. Arbeitsphys., 16, 519-564.
- Dieckmann, D. (1958): Einfluß horizontaler mechanischer Schwingungen auf den Menschen. Int. Zs. angew. Phys. einschl. Arbeitsphys., 17, 83-100.
- Dupuis, E., E. Hartung u. L. Louda (1972): Vergleich regelloser Schwingungen eines begrenzten Frequenzbereiches mit sinusförmigen Schwingungen hinsichtlich der Einwirkung auf den Menschen. Ergonomics, 15, 237-265.
- Dupuis, H. und G. Zerlett (1984): Beanspruchung des Menschen durch mechanische Schwingungen. Schriftenreihe des Hauptverbandes der gewerblichen Genossenschaften, Bonn.
- Eisenmann, J. (1990): Oberbaudynamik. Eisenbahning., 41, 239-247.
- Franke, H. (Herausgeber) (1971): Lexikon der Physik, 3. Auflage. Franckh, Keller & Co., Stuttgart.
- Fritze, R. (1987): Dynamische Belastungen und Lastannahmen, Berechnungsverfahren und Normen. AIA, Wien.

Z1.345/9311

Beilage Seite 3

- Griffin, M.J. (1975): Vertical Vibration of Seated Subjects: Effects of Posture, Vibration Level and Frequency. *Av., Sp. Env. Med.* 269-276.
- Griffin, M.J. (1976): ISO 2631-1974: Crest factors, ISO/TC 108/SC 4/ WG 2 Dokument 51.
- Haider, M., M. Koiler und H. G. Stidl (1992): Qualitätskriterien für Schienenverkehrslärm und Erschütterungen bei Vollbahnen. Teil I: Lärm. *Forschungsarb. a. d. Verkehrswn.*
- Hofer, J. und J. Sailer (1975): Der schotterlose, Körperschallgedämmte Oberbau der Wiener U-Bahn, *Int. Verkehrswn.*, 27, 133 - 137.
- Jansen, G. (1986): Zur "erheblichen Belästigung" und "Gefährdung" durch Lärm. *Zs. f. Lärmbekämpfung* 33, 2 - 7.
- Jung, K. (1938): Kleine Erdbebenkunde. Springer, Berlin.
- Keidel, W. D. (1956): Vibrationsrezeption, Der Erschütterungssinn des Menschen, Erlanger Forschungen Reihe B, Bd. 2, Erlangen.
- Lang, J. (1989): Schallimmission an Schienenverkehrsstrecken. *Forschungsarb.a.d.Verkehrswn.*, Bd. 23.
- Lang, J. (1992): Maßnahmen zum Körperschallschutz bei der Wiener U-Bahn. *ÖIAZ*, 137, 12-21.
- Lohse, (1955): Das dynamische Verhalten von elastisch eingespannten Bauwerken *VDI-Ber.*, 4, 57-60.
- Magid, E.B., R. Coermann und G.H. Ziegenrucker, (1960): Human tolerance to whole body sinusoidal vibration. *J. aerosp. med.* 31, 915-924.
- Mandel, M.J. (1963): Short time tolerance and pulse response in man to sinusoidal vibration in the semi supine position in x, y and z axes. *Aerosp. Med.* 34, 3, 260-261.
- Meister, F.J. (1937): Die physiologische Wertung von Erschütterungsmessungen. *Akust. Zs.*, 2 1-10.
- Nakamura, H., T. Muroji, S. Nohara und A. Okada, A. (1990): Effects of Whole-Body Vibration Stress on Substance P- and Neurotensin-like Immunoreactivity in the Rat Brain, *Environmental Research*, Vol. 52, 2, 155-163.
- Okamoto, S. (1973): Introduction to Earthquake Engineering. Universität Tokyo.
- Reiber, H. u. F.J. Meister (1931): Die Empfindlichkeit des Menschen gegen Erschütterungen. *Forsch. Geb. Ing. Wes.*, 2, 381.

Z1.345/9311

Beilage Seite 4

- Rublack, H. (1978): Wirkungen mechanischer Schwingungen auf den Organismus, Z. ges. Hyg. 24, 9, 649-666.
- Schütz, E. (1966): Physiologie, 9/10 Aufl. Urban und Schwarzenberg, München, 251-258.
- Seewig, K. (1982): Lärm und Erschütterungsprobleme bei den neuen Tunnelstrecken der Hamburger S-Bahn. ETR, 31, 729 - 740.
- Simic, D. (1977): Acceleration Analysis by Walking Process. Proc. U. K. Int. Gr. Human Response to Vibration, Northampton.
- Spittgerber, H. (1969): Verformung von Gebäuden in waagrechter Richtung durch Sprengerschütterungen. VDI-Zs. 111, 709-713.
- Steinhauser, P. (1972): Über die Beurteilung der Wirkung von Erschütterungen auf Menschen und Gebäude. ÖIZ, 117, 72-81.
- Steinhauser, P. (1981): Quantitative Bewertung der Erschütterungseinwirkung auf den Menschen. BM f Gesundheit und Umweltschutz, Beiträge 1/81.
- Steinhauser, P., E. Brückl und K. Aric (1984): Anwendung geophysikalischer Verfahren bei der geotechnischen Vorerkundung von Tunnelbauten. Straßenforschung, Bd. 235.
- Steinhauser, P. (1991a): Über die Beurteilung der Wahrnehmung von Sprengerschütterungen durch den Menschen. 9. Tagbaukolloquium, Leoben.
- Steinhauser, P. (1991b): Problematik von Körperschall- und Erschütterungsimmissionen bei Tunnelbauten. Mitteilungen Inst. f. Verkehrswesen, Univ. Boku., 20, 65-90.
- Steinhauser, P. (1992): Qualitätskriterien für Erschütterungs- und Körperschallimmissionen bei Vollbahnen. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Bd. 36/2.
- Studer, J. und A. Ziegler (1986): Bodendynamik. Springer, Berlin.
- Sugawara, N., C. Nagano, K. Terui und A. Okada (1972): The effect of vibration on corticosterone and nicotinamide-adrenaline phosphate level in the rat adrenal and serum. Japan. J. Hyg. 27, 347-352.
- Temple, W. E: Man's short-time tolerance to sinusoidal vibration, Aerosp. Med. 35, 10, 923-930.
- Thierry, A.M., J. P. Tassin, G. Blanc und J. Glowinski (1976): Selective activation of the mesocortical DA system by stress. Nature 263: 242-244.y
- Weber, G. (1977): Gedächtnismodelle und Beurteilungsmaßstäbe. VDI-Ber. 284, 23-28.

Z1.345/9311

Beilage Seite 5

Zach, A. und G. Rutishauser (1989): Maßnahmen gegen Körperschall und Erschütterungen. Technische Dokumente des ORE, DT 217 (D151).

Zeller, W. (1949): Maßeinheiten für Schwingungsstärke und Schwingungsempfindungsstärke. ATZ 51, 95-97.