

II-9868 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 484713

1993-05-14

A N F R A G E

der Abgeordneten Anschöber, Freunde und Freundinnen
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend das Projekt "Lainzer Tunnel"

Im Zusammenhang mit dem Projekt "Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn" bestehen zahlreiche Unklarheiten.

Aus diesem Grund stellen die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

ANFRAGE:

1. 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?
2. 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.
3. Haben Sie begründete Befürchtungen, daß die zuständigen Bewilligungsbehörden Bauprojekte, die der Errichtung des Lainzer Tunnels entgegenstehen könnten, bewilligen würde?
4. Nach vier Wochen der sechswöchigen Projektsauflage 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 Projektsauflage 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?
5. Können Sie als Verkehrsminister sicherstellen, daß es durch die Gleichzeitigkeit und die räumliche Nähe der Ausstellungen der HL-AG und der gesetzlichen Projektsauflage 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?
 6. Geben sie ungefähr an, wieviele Bürger in die amtlich aufgelegten Projektspartien Einsicht genommen haben.
 7. Wieviele Bürger waren dagegen in den Ausstellungen der HL-AG?
 8. Wer hat der Ihnen unterstehenden Eisenbahn-Hochleistungs-AG genehmigt, im Zeitraum der öffentlichen Projektsauflage direkt in den Amtsgebäuden, jedoch in anderen Räumlichkeiten aufwendige Ausstellungen einzurichten?
 9. 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?
 10. 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?
 11. 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?
 12. 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 Ausstellungen der HL-AG besucht haben, ohne in das gesetzlich aufliegende Projekt Einsicht genommen zu haben?
 13. Werden Sie das Anhörungsverfahren gemäß § 4 in gesetzeskonformer Weise, unter ortsüblicher Kundmachung und Durchführung der Projektsauflage, wiederholen lassen?
 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?

15. Wie viele Fragebögen wurden von der Ihnen unterstehenden HL-AG im Sommer 1991 an Haushalte versendet, wie viele davon ausgefüllt retourniert?
16. Haben alle betroffenen Anrainer nachweislich einen Fragebogen erhalten?
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?
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 erheblich störenden Bautätigkeiten kommen würde (Hausunterfangungen, Injektionsschächte, Entlüftungsschächte, Bohrbrunnenraster, Rohrverlegungen etc.), in Rechnung gestellt?
19. Aus welchem sachlichen Grund wurden beim Variantenvergleich die technisch entscheidenden Faktoren "Verbauungsdichte" und "geologische Verhältnisse" überhaupt nicht berücksichtigt?
20. 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?
21. 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?
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?
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?
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?
25. 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 Projektsentwurf in fachlicher Hinsicht die Anforderungen des § 4 Abs. 3 ?

26. Warum wurde nicht eine fachlich kompetente Umweltbehörde, wie z.B. das Umweltbundesamt, zu Rate gezogen?
27. Welcher Untersuchung entstammen die neuartigen Berechnungsformeln für die Erschütterungsuntersuchung, die der Ingenieurkonsulent Dr. Steinhauser in seinem Gutachten vom 12. 12. 1992 verwendet hat?
28. Wer hat diese neuartigen Formeln entwickelt?
29. Wann und wo wurden diese Formeln veröffentlicht?
30. Entsprechen diese Formeln dem allgemein anerkannten Stand der Technik? Wenn nein: ist ein Ingenieurkonsulent dazu befugt, in einem Gutachten allgemein unbekannte Formeln zu benutzen, sodaß sein Gutachten von Dritten nicht nachvollziehbar ist?
31. Welche unabhängigen Wissenschaftler für Physik haben diese neuartigen Formeln auf ihre Richtigkeit und praktische Anwendbarkeit überprüft?
32. Wer hat die Untersuchung, aus welcher diese neuartigen Formeln von Dr. Steinhauser entnommen wurden, finanziert?
33. Ist sichergestellt, daß sich der Projektbetreiber im vorliegenden Fall nicht selbst Formeln geschaffen hat, die für ihn günstige Ergebnisse erbringen?
34. Für welche Abschnitte des Tunnels ergibt die Erschütterungsuntersuchung spürbare Erschütterungen im Sinne der ÖNORM S9010 (bitte Angabe nach Trassenkilometrierung)?
35. Für welche Abschnitte des Tunnels ergibt die Körperschalluntersuchung eine Überschreitung des Körperschallplanungsrichtwertes (bitte Angabe nach Trassenkilometrierung)?
36. Was sind die fachlichen Grundlagen für den im Gutachten von Dr. Steinhauser gewählten Körperschallplanungsrichtwert?
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 Hochleistungswaggons das bei einer allfälligen Inbetriebnahme des Tunnels tatsächlich durchfahrende in- und ausländische Wagenmaterial berücksichtigt?
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?

39. Wieso wurde von der HL-AG nunmehr eine Trasse eingereicht, die bis zu 330 m nördlich von der öffentlich ausgewählten Variante verläuft?
40. Warum war diese neue Variante nicht im öffentlich durchgeführten Variantenvergleich enthalten?
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?
42. 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, unverbaute, höhergelegene, geologisch günstigere Lagerwiese Roter Berg auszunützen?
43. 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?
44. Welche Mehrkosten entstehen durch den Verzicht, seichte Gebäudeunterführungen zu minimieren?
45. Können Sie sicherstellen, daß bei besserer Ausnützung des Geländes nicht Baukosten eingespart werden könnten?
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 unterfahrenen Wohnungen minimiert wird?
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?
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?
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?

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?
51. Sind diese tiefreichenden Fundamente in den Erschütterungsberechnungen berücksichtigt?
52. Bis zu welcher Größenordnung sind im Lockergesteinsbereich Bodenverdrückungen (Firstsetzungen) beim Ausbruch des Tunnels zu erwarten?
53. Bis zu welcher Größenordnung sind Setzungen für die überliegenden Gebäude zu erwarten?
54. Auf dem Abschnitt der ehemaligen, mittlerweile mit mehreren Wohnhäusern verbauten Verbindungsbahntrasse zwischen Strohberggasse 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?
55. Schließen Sie auf Grund dieses Sachverhaltes ein Gefährdung der Gebäude während des Baues aus?
56. Schließen Sie auf Grund dieses Sachverhaltes ein Gefährdung der Gebäude während des Betriebes aus?
57. Ist dieser Umstand in den Erschütterungsuntersuchungen berücksichtigt?
58. Wie lang ist die voraussichtliche Baudauer und somit auch die Anrainerbelastung in diesem Bauabschnitt?
59. Schließen Sie aus, daß die Anrainer im Zuge des Tunnelbaues durch Lärm und Erschütterungen belastet werden?
60. Welche Maßnahmen sind für die Bauphase im oben genannten Bereich geplant, um die Grenzwerte für Erschütterungen und Körperschall für die betroffenen Bürger einzuhalten?
61. Garantieren Sie, daß die Anrainer im oben genannten Abschnitt von Erschütterungen und Lärm durch den Zugbetrieb im Tunnel verschont bleiben werden?

62. Wie hoch schätzen Sie die Kosten für die im geotechnisch-geohydrologischen Gutachten empfohlenen Bauhilfsmaßnahmen für das gesamte Bauvorhaben ein? Sind diese Kosten in den bisher veröffentlichten Kostenschätzungen zu dem Projekt enthalten?
63. In welchen Projektsbeilagen des gegenständlichen Projektes wird auf die Auswirkungen eines Zugsunglücks im Tunnel für die überliegenden Verbauung eingegangen?
64. Welche Auswirkungen hätten ein Achsbruch, eine Zugsentgleisung, eine Explosion im seicht liegenden Tunnel auf die überliegende Verbauung?
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 beim Bahnhof Hadersdorf, hat?
66. Welche Rolle spielt Ihre rechtspersonliche Identität als verordnungsermächtigte und verfahrensdurchführende Behörde einerseits und gleichzeitiger Eigentümerversorger der Projektswerberin andererseits bei der behördlichen Bearbeitung des Projektes durch Sie? Stehen rein gewinnorientierte Überlegungen, die Sie als Eigentümerversorger 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 Projektsentwurfes befangen?
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
68. Mußte die HL-AG während aller ihrer Werbeausstellungen in den Amtsgebäuden Meidling und Hietzing/Penzing für die Raumbenützung Mietkosten tragen? Wenn nein, warum nicht?
 69. Wenn ja, wie hoch waren die Beträge für die jeweiligen Ausstellungen?

70. Wie soll die Finanzierung der Errichtung des Lainzer Tunnels im Detail durchgeführt werden? Aus welchen Geldquellen sind für welche Zeiträume welche Beträge vorgesehen?
71. Wie hoch sind die von Ihnen geschätzten Errichtungskosten sowie die jährlichen Betriebskosten für den Lainzer Tunnel?
72. 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?
73. In seinem Tätigkeitsbericht von 1989 kritisierte der Rechnungshof das Projekt "Lainzer Tunnel" heftig und verlangte wiederholt die objektive Prüfung der Alternativlösung einer tiefelegten und eingedeckten Verbindungsbahn. Wie rechtfertigen Sie den Umstand, daß diese Empfehlung bis heute ignoriert wurde?
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?
75. 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?
76. Werden Sie den Vertretern der "Plattform Schienenverkehr" in den folgenden Tagen einen persönlichen Gesprächstermin einräumen?
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?
78. Welche verkehrswissenschaftlichen Studien liegen dem Projekt Lainzer-Tunnel zugrunde und von wann stammen sie?
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?
80. Sehen Sie nicht durch diese unausgewogene Schienenstrukturnutzung eine Unterversorgung der nördlichen Stadterweiterungsgebiete mit Schienenverkehrsgütern?
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)?