

362/J XXI.GP

## **ANFRAGE**

der Abgeordnete Dr. Kostelka, Parnigoni, Dr. Antoni, Sophie Bauer, Dobnigg, Faul, Gradwohl, Anna Huber, Dr. Kräuter, Leikam, Dr. Ilse Mertel, Mag. Christine Muttonen, Ludmilla Parfuss, Mag. Brunhilde Plank, Mag. Posch, Heidrun Silhavy und Genossen  
an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr  
betreffend die Fortführung des Baues des Semmering - Basistunnels

Der Verfassungsgerichtshof hat in einem Erkenntnis vom 25. Juni 1999 nach einem Gesetzesprüfungsverfahren den § 2 des niederösterreichischen Naturschutzgesetzes als verfassungswidrig aufgehoben und gleichzeitig bestimmt, daß der § 2 des Niederösterreichischen Naturschutzgesetzes in der Fassung vor der Novelle LGBI. 5500 - 5 wieder in Kraft tritt.

Die oben angeführte Novelle zum niederösterreichischen Naturschutzgesetz war im Jahr 1997 durch den Niederösterreichischen Landtag verabschiedet worden, um das naturschutzrechtliche Verfahren betreffend den Bau des Semmering - Basistunnels einen politisch gewünschten Ausgang zuführen zu können. Durch das danach ergangene Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes wurde diese Anlaßgesetzgebung im Sinne einer geordneten Rechtsstaatlichkeit als verfassungswidrig erklärt und der alte Rechtszustand als Maßstab für die weitere Abwicklung des naturschutzrechtlichen Verfahrens wieder eingeführt.

Nach der Novelle des niederösterreichischen Naturschutzgesetzes im Herbst 1999 gegen den Willen der SP - Niederösterreich ist demgegenüber nunmehr von einem neuen unverantwortlichen Versuchs des Landes Niederösterreich auszugehen, den Bau des Semmering - Basistunnels weiter zu verzögern.

Gemäß einem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes ist als nächster Schritt ein neuer naturschutzrechtlicher Bescheid von der Landesregierung Niederösterreich zu erlassen.

Aus Sorge um die wirtschafts - und verkehrspolitische Entwicklung der Regionen und angesichts anfänglich widersprüchlicher Äußerungen von Ihnen als neuer Bundesminister

zum Semmering - Basistunnel richten die unterzeichneten Abgeordneten daher an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr nachstehende

**Anfrage:**

1. Ist es Ihnen bewußt, daß der Semmering - Basistunnel hinsichtlich Errichtungszeitraum und Kosten in allen Expertenuntersuchungen von den drei Hauptvarianten mit Untervarianten von Pontebbana - Achse (über den Semmering, Süd - Ost - Spange bzw. Umfahrung über das ungarisches Staatsgebiet nach Graz) als beste Variante sich herausgestellt hat?
2. Finden Sie gerechtfertigt, daß im Masterplan der Semmering - Basistunnel mit höchster Priorität ausgewiesen ist?
3. In welchem Ausmaß wird der Güter - und Personenverkehr bis 2010 über den Semmering zunehmen?
4. Wie wollen Sie ohne Semmering - Basistunnel erreichen, daß das Wachstum des Güterverkehrs auf der Südstrecke fast ausschließlich auf der Straße stattfindet?
5. Ist es richtig, daß die Europäische Union die Pontebbana - Achse samt Semmering - Basistunnel als europäische Verkehrsnotwendigkeit erachtet hat und Zuschüsse im Rahmen des Aufbaus eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) bereits geleistet hat? Ist daraus, wenn nicht nur eine völkerrechtliche, so doch eine politische internationale Verpflichtung für Österreich ableitbar?
6. Ist es richtig, daß bei hundertprozentiger Ausnutzung der Streckenkapazität der Semmering - Bergstrecke derzeit kein Kapazitätsengpaß auf der Semmeringbergstrecke bestehen würde, sehr wohl aber in den nächsten Jahren bis 2010?
7. Sind auf der denkmalgeschützten sowie zum Kulturerbe erklärt Bergstrecke überhaupt Modernisierungsmaßnahmen zur Kapazitätserhöhung im notwendigen Ausmaß erreichbar?
8. Welche Kapazitäten weist der Semmering - Basistunnel im Personen - und Güterverkehr auf?

9. Welche Mengen an Energie können gegenüber der Bergstrecke eingespart werden?
10. Welche Fahrzeitverkürzungen ermöglicht der Semmering - Basistunnel im Personenverkehr?
11. Warum ist die Streckenführung über Mürzzuschlag die betriebswirtschaftlich sinnvollste Variante?
12. Was werden Sie tun, um die vom Rechnungshof kritisierten langwierigen Genehmigungsverfahren soweit als möglich abzukürzen?
13. Welche Möglichkeiten bestehen, nach Vorlage der Genehmigung die Bauzeiten abzukürzen? Wann könnte der Semmering - Basistunnel endlich zur Verfügung stehen?
14. Welche Kosten sind bisher für den Bau des Semmering - Basistunnels angefallen? Wie hoch war dabei der für den Sondierungsstollen aufgewendeter Betrag?
15. Welche Kosten müßten für eine eventuelle Aufgabe des Baus aufgewendet werden?
16. Wie hoch sind derzeit die Kostern für den Bau des Semmering - Basistunnel präliminiert?
17. Welche Maßnahmen sind notwendig, um den Betrieb auf Bergstrecken aufrecht zu erhalten und liegt dafür bereits ein Sanierungskonzept vor? Wo sind die Grenzen der Sanierung der Bergstrecke? Wieviele Passagiere steigen derzeit durchschnittlich pro Tag auf dem Streckenabschnitt zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag ein bzw. aus? Was wird nach Fertigstellung des Semmeringbasistunnels mit der Bergstrecke geschehen? Gibt es dafür bei den ÖBB bereits ein Konzept?
18. Von Gegnern des Semmeringbasistunels wird immer wieder mit dem Wassereinbruch im Tunnel argumentiert. Sind diese Wassereinbrüche aus Ihrer Sicht außergewöhnlich oder treten diese bei vielen Tunnelbauten der Vergangenheit auf? Sind in der Vergangenheit durch diese Wassereinbrüche in Tunnels Fauna oder Flora unwiederbringlich geschädigt worden?

19. Welche Maßnahmen werden Sie nach Vorliegen des naturschutzrechtlichen Bescheids zur Realisierung des Semmering - Basistunnels setzen?
20. Wird die neue Bundesregierung zu den derzeit bestehenden Beschlüssen der Bundesregierung über den Bau des Semmering - Basistunnels stehen?
21. In welcher Weise werden die Bundesländer Steiermark und Kärnten in die weiteren Arbeiten eingebunden werden?