

619/J XXI.GP

ANFRAGE

der Abgeordneten Parnigoni, Mag. Brunhilde Plank
und Genossen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend „Baustopp“ beim Semmering - Basistunnel

In einer Pressekonferenz anlässlich eines Treffens der Planungsgruppe Süd am 17. März wurde von Ihnen als Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ein "Baustopp" für den Semmering - Basistunnel verkündet (welche Ironie, wird der Verkehr des 21. Jahrhundert auf der Semmeringstrecke damit in Zukunft auf einer nicht modernisierten Bannstrecke des 19. Jahrhundert von Ritter v. Ghega abgewickelt werden). Diese Anfrage hat im Wesentlichen den Zweck zu hinterfragen, was denn mit dem „Baustopp“ beim Semmering - Basistunnel von Ihnen gemeint sei, wurde die Tätigkeit am Sondierstollen doch bereits von Bundesminister Einem vor mehr als einem Jahr eingestellt.

Im Rahmen der Pressekonferenz vom 17. März wurde von Ihnen als Begründung ein Rechtsgutachten von Univ. Prof. DDr. Walter Barfuß präsentiert. Das Rechtsgutachten kommt dabei zu folgenden Schluss: „Nach den verfassungsrechtlichen, verfahrensrechtlichen und auch europarechtlichen Gegebenheiten besteht theoretisch ein unbeschränktes Zeitverzögerungspotenzial, jedenfalls aber ein Zeitverzögerungspotenzial von mindestens drei bis fünf Jahren, wahrscheinlich aber sogar von zehn Jahren (und mehr) bis zur endgültigen Entscheidung über die naturschutzbehördliche Zulässigkeit des (gesamten) in Frage stehenden Semmering - Basistunnels.“ Diese Schlussfolgerungen decken sich mit dem Ergebnis eines Rechtsgutachtens, dass vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr Dr. Caspar Einem in Auftrag gegeben wurde und von Verfassungsexperten Dr. Heinz Mayer vor mehr als einem Jahr vorgelegt wurde. Selbiger meldete sich vor einigen Tagen wieder zu Wort und übte scharfe Kritik am Vorgehen des Landes Niederösterreichs an der Causa Semmering - Basistunnel. „Wenn Niederösterreich auf Biegen und Brechen die weiterhin über alles hinwegsetzt, über Entscheidungen der Höchstgerichte und über die Rechtsordnung, dann können sie das Projekt zu Fall bringen“, „Dass es Politiker gibt, die die Rechtsordnung jahrelang beugen, und Landtage, die sich als Erfüllungshelfen einspannen lassen, ist sicher etwas Außergewöhnliches. Ich habe so etwas noch nie erlebt, so eine nachhaltige jahrelange Rechtsverletzung, permanent trotz Entscheidungen der Höchstgerichte“ gab der Verfassungsrechtler zu bedenken. Konkret warf Mayer dem Land Niederösterreich vor, zuerst

das Naturschutzverfahren jahrelang verschleppt zu haben, dann verfassungswidrige Bescheide erlassen zu haben und schließlich nach Aufhebung des Gesetzes zu dem Verfassungsgerichtshof das Gesetz nochmals wieder verfassungswidrig novelliert zu haben. Das Ganze ist dann widerrechtswidrig in die erste Instanz zurückverwiesen und mittlerweile vom VWGH aufgehoben worden.

Sie als Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kritisierten selbst Niederösterreichs Landeshauptmann Erwin Pröll und betonten, dass „Föderalismus nicht zu Chauvinismus ausarten dürfe“ und weiter „es kann nicht sein, dass ein Bundesland aus politischer Opportunität eine Entwicklung in zwei anderen Bundesländern verhindert. Ich kann mir vorstellen, per Verfassungsgesetz für so übergeordnete Entwicklungsmaßnahmen die Entscheidung dem Bund zu überlassen“.

Tatsache ist es, dass das Land Niederösterreich durch entsprechende naturschutzrechtliche Bescheide den Bau des Semmering - Basistunnels verzögert hat.

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 LGBl. 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.

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

Gemäß Agenturmeldungen sprachen Sie in der selben Pressekonferenz von einer „unverantwortlichen Politik Ihrer Vorgänger“ und dass Sie nicht „für den größten Schwarzbau der Republik verantwortlich sein wollen“. In diesem Zusammenhang lässt sich wohl nur feststellen, dass sämtliche Maßnahmen im Zusammenhang mit der Fertigstellung des Semmering - Basistunnels auf gesetzlicher Ebene getroffen wurden und der Semmering -

Basistunnel ein wichtiger Bestandteil des vom Ministerrat und vom Nationalrat beschlossenen Masterplans zum Bundesverkehrswegeplan ist. Darüber hinaus haben die betroffenen Länder den Semmering - Basistunnel in ihren Landesverkehrskonzepten berücksichtigt und seine Errichtung gefordert.

Der Semmering - Basistunnel hat sich hinsichtlich Errichtungszeiten und Kosten in allen Expertenuntersuchungen von den drei Hauptvarianten mit Untervarianten, der Pontebbana - Achse über den Semmering, der Südostspange und der Umfahrung über das ungarische Staatsgebiet nach Graz als beste Variante herausgestellt. Dabei wurden die untersuchten Varianten danach beurteilt, wie gut sie vor allem folgende Kriterien erfüllen:.

- Kapazität für die zukünftigen Anforderungen im Gütertransport
- Verbesserung im Personenverkehr hinsichtlich Fahrzeit und Anbindung
- Sicherung Österreichs als Drehscheibe in Zentraleuropa
- Rasche Wirksamkeit
- Kosten-/Nutzenrelation

Demgegenüber weist der Semmering - Basistunnel nachstehende Vorteile auf:

1. Eine Streckenverkürzung vom mehr als 40 %
2. Eine Verkürzung der Reisezeit von 30 Minuten. So würde sich mit Semmering - Basistunnel und Neigezugtechnik die Fahrzeit von Wien nach Graz um 1 Stunde, die Fahrzeit von Wien nach Villach um 1 Stunde und 40 Minuten im Personenverkehr verkürzen.
3. Eine bestmögliche Eignung für alle Formen des Güterverkehrs und des kombinierten Verkehrs.
4. Eine hohe Ersparnis bei Betriebs- und Erhaltungskosten
5. Eine für die Erhaltung der Ghegabahn dringend notwendige Entlastung
6. Eine Lärmreduktion in der Tourismusregion Semmering

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage:

1. Wie stehen Sie zu den derzeit bestehenden Beschlüssen der Bundesregierung über den Bau des Semmering - Basistunnels?
2. Weshalb haben Sie nicht den bis Juni von der Niederösterreichischen Landesregierung zu erwartenden neuen Naturschutzbescheid abgewartet, bevor Sie anhand eines letztlich „fiktiven“ Rechtsgutachtens über die Zukunft des Semmering-Basistunnels entscheiden?
3. Welche konkreten Schritte planen Sie im Zusammenhang mit dem „Baustopp“ zum Semmering - Basistunnel?
4. Sie haben selbst die Forderung nach einem Verfassungsgesetz erhoben, um den Bau des Semmering - Basistunnels gegen die Verzögerungsmaßnahmen des Landes Niederösterreichs durchzusetzen. Werden Sie ein solches Verfassungsgesetz im Ministerrat unterstützen? Soll dieses Gesetz nur zur Durchsetzung des Baus des Semmering - Basistunnels dienen oder auch zur Durchsetzung aller anderen bundesländerübergreifenden Infrastrukturfragen?
5. Sie haben einen Baustopp für den Semmering - Basistunnel angekündigt. Worin unterscheidet sich dieser „Baustopp“ von dem bereits von Bundesminister Caspar Einem verlautbarten Stopp der Arbeiten am Sondier- und Rettungsstollen bis zur Klärung der Rechtslage?
6. Werden Sie weiterhin die HL - AG zur Klärung der Rechtslage mit dem Land Niederösterreich bis vor die Höchstgerichte prozessieren lassen?
7. Sie haben angekündigt, die für den Bau des Semmering - Basistunnels gebundenen Mittel sofort für andere Projekte der Steiermark und in Kärnten verwenden zu wollen. Um welche Projekte handelt es dabei? Sind davon ausschließlich Bahn- oder auch Straßenbauprojekte betroffen?
8. Die Mittel für den Bau des Semmering - Basistunnels wurden vom Parlament im ASFINAG - Gesetz zur Verfügung gestellt? Wie beabsichtigen Sie die Umschichtung

der Mittel vorzunehmen. Bis wann werden Sie dem Nationalrat einen entsprechenden Gesetzesentwurf vorlegen?

9. Wie beurteilen Sie die bisher ergangenen Erkenntnisse des Verfassungs- und Verwaltungsgerichtshofs in dieser Causa?
10. In welchem Stadium befindet sich das Rechtsverfahren derzeit? Bis wann muss die nächste Rechtsentscheidung getroffen werden?
11. Wie beurteilen Sie den vorliegenden neuen Entwurf eines Niederösterreichischen Naturschutzgesetzes im Licht dieser Erkenntnisse der Höchstgerichte? Welche Maßnahmen werden Sie auf Basis dieser Beurteilung setzen?
12. Welche Auswirkungen hätte eine Beschlussfassung des Niederösterreichischen Naturschutzgesetzes in der vorgelegten Fassung auf andere Infrastrukturprojekte? Wie werden Sie diese Auswirkungen verhindern?
13. Betrachten Sie den Semmering - Basistunnel nicht als Kernstück des österreichischen Bundesverkehrswegeplans?
14. Wie wollen Sie den Bahnausbau auf der Südstrecke ohne Semmering - Basistunnel vorantreiben? Bis zu welchem Zeitpunkt können Sie eine dem Verkehrsaufkommen und Wachstum entsprechende Schieneninfrastruktur bei einem Verzicht auf den Semmering - Basistunnel auf der Südbahnstrecke zur Verfügung stellen?