

Anfrage

der Abgeordneten Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde an die
Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Projekt „Semmering-Basistunnel neu“ (SBTn)

Von immer mehr Verkehrs- und Wirtschaftsexperten wird die Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit des Projekt „Semmering-Basistunnel neu“ (SBTn) bezweifelt. Aus umweltpolitischer Sicht wird das Projekt heftig bekämpft, da dieses großtechnische Eingriffe in die mehrfach geschützte Semmering-Region mit sich bringen und dessen natürlichen Wasserhaushalt beeinträchtigen wird.

Außerdem diagnostiziert beispielsweise die Tageszeitung „Die Presse“, dass „dem Infrastrukturministerium ein Bescheid nach dem anderen um die Ohren fliegt“.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

1. Wie hat sich der Schienengüterverkehr über den Semmering im letzten Jahrzehnt entwickelt? Bitte geben Sie – ergänzend zu 894/AB XXV.GP - Zahlen in der in 894/AB verwendeten Aufschlüsselung auch für die einzelnen Jahre von 2004 bis 2009 an.
2. Ist es richtig, dass der Schienenverkehr über den Semmering stagnierend bzw. rückläufig ist?
3. Wieviele Personenzüge und wieviele Güterzüge verkehren derzeit täglich über die Semmeringbahn?
4. Wieviele dieser Züge sind ÖBB-internen Zwecken zuzuzählen (Dienst- und Lokzüge, Güterzüge mit Baumaterialien für bzw. von Baustellen der ÖBB-Infrastruktur, u.dgl.)?
5. Wieweit ist die Generalsanierung der Semmeringbahn gediehen? Ist sie bereits abgeschlossen? Wieviel hat sie gekostet?
6. Wieviel wird der „Semmering-Basistunnel neu“ auf heutiger Preisbasis kosten?
7. Mit welchem Betrag beziffern Sie seine Finanzierungskosten?
8. Zählt die Südbahn zu den prioritären TEN-Strecken der EU? Wenn ja, dann bitte um Angabe und Übermittlung des diesbezüglichen EU-Beschlusses.
9. Ist eine Kostenbeteiligung der EU am Bau des SBTn bereits gesichert? Wenn ja, mit welchem Betrag? Übermitteln Sie uns bitte den entsprechenden Beschluss der Europäischen Kommission.
10. Der Verwaltungsgerichtshof hat Ihren ersten UVP-Bescheid zum SBTn u.a. aus folgendem Grund aufgehoben: „Der Verwaltungsgerichtshof sieht es als unzulässig an, dass der Projektwerber zwar einen geeigneten Sachverständigen beauftragt, dieser Sachverständige sich aber weiterer Personen bedient, die die Voraussetzungen des § 31a Abs. 2 Eisenbahngesetz nicht erfüllen müssen.“ Bereits im UVP-Verfahren wurde

das Verkehrsministerium auf die mögliche Befangenheit bzw. rechtliche Unzulässigkeit von UVP-Gutachtern aufmerksam gemacht. Die Umweltorganisation „Alliance For Nature“ hat das Verkehrsministerium schriftlich diesbezüglich in Kenntnis gesetzt.

Weshalb haben Sie dennoch einen für das SBTn-Projekt positiven UVP-Bescheid ausgestellt, anstatt auf den Hinweis entsprechend korrekt zu reagieren? Wurde im Verkehrsministerium einfach nur schlampig gearbeitet oder hat Ihr Ressort den Hinweis bewusst ignoriert?

11. Welche Kosten hat der rund viermonatige Baustopp verursacht?
12. Wie hoch sind die Kosten für das von Ihnen nun fortgesetzte UVP-Verfahren?
13. Können Sie garantieren, dass nach Fertigstellung des „Semmering-Basistunnels neu“ die Semmeringbahn erhalten bleibt? Wenn ja, weshalb und wodurch?
14. Gibt es irgendwelche Vereinbarung(en) (z.B. gemäß § 15a B-VG), dass die Semmeringbahn nach Realisierung des SBTn in Betrieb bleibt? Wenn ja, ersuchen wir um Übermittlung einer Kopie dieser Vereinbarung(en).
15. Wie nun bekannt wurde, haben Sie in Ihrem zweiten UVP-Bescheid zum SBTn-Projekt in der Rechtsmittelbelehrung wie folgt festgehalten: „Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat aufschiebende Wirkung, das heißt, der Bescheid kann bis zur abschließenden Entscheidung nicht vollstreckt werden.“ Dies wäre rechtlich durchaus richtig, hätte Ihre Partei gemeinsam mit dem Koalitionspartner das UVP-Gesetz nicht derart geändert, dass eine Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht eben keine aufschiebende Wirkung hat.
 - a) Handelt es sich bei dem von Ihnen ausgestellten (zweiten) UVP-Bescheid wiederum nur um eine Schlampigkeit des Verkehrsministeriums (ähnlich wie beim ersten UVP-Bescheid) oder versucht Ihr Ressort am UVP-Verfahren beteiligte Parteien bewusst in die Irre zu führen und womöglich sogar von einem Antrag auf aufschiebende Wirkung abzuhalten (denn gemäß Rechtsmittelbelehrung wird suggeriert, dass eine Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht automatisch aufschiebende Wirkung für das SBTn-Projekt hätte. Dies könnte zur Folge haben, dass juristisch unversierte Parteien keinen kostenpflichtigen Antrag auf aufschiebende Wirkung stellen)?
 - b) Werden Sie demnach Ihren (zweiten) UVP-Bescheid wegen Widersprüchlichkeit und Irreführung der am UVP-Verfahren beteiligten Parteien gemäß § 62 AVG Abs. 4 AVG von Amts wegen berichtigen und neu ausstellen oder werden Sie Ihren fehlerhaften und irreführenden UVP-Bescheid aufrecht halten und damit einen weiteren Verfahrensfehler im UVP-Verfahren auf Kosten der SteuerzahlerInnen riskieren?
16. Die Umweltorganisation „Alliance For Nature“ ist der Meinung, dass weitaus höhere Wassermengen dem natürlichen Wasserhaushalt der Semmering-Region entzogen werden könnten, als in den UVE-Unterlagen angegeben wurde. Wieviel Liter Wasser würden dem natürlichen Wasserhaushalt aufgrund der SBTn-Realisierung aus Sicht des BMVIT entzogen bzw. abdrainiert werden (Angaben bitte in Liter pro Sekunde)?
17. „Alliance For Nature“ kritisiert zudem, dass auch Unmengen an Wasser aufgrund des Semmering-Schnellstraßentunnels (Semmering-Querung) abgeleitet bzw. abdrainiert und dem natürlichen Wasserhaushalt der mehrfach geschützten Semmering-Region entzogen werden.
 - a) Wieviel Liter pro Sekunde werden aufgrund der hochrangigen Semmering-Straßenquerung abdrainiert?
 - b) Wieviel Liter Wasser insgesamt sind seit der Fertigstellung der hochrangigen Semmering-Straßenquerung (Semmering-Schnellstraßentunnel) dem natürlichen Wasserhaushalt des Semmerings bereits entzogen und abdrainiert worden?

Greg Hill.
H. Jäger