

**AGRARREFORM 2014**

Die Direktförderung dürfte für Österreich nur leicht gekürzt werden. Agrarpolitiker befürchten bei der Umsetzung zusätzliche bürokratische Hürden. **SEITE 6**



**STEUERRECHT**

Einer befristeten Solidarabgabe steht Steuerexperte Werner Doralt rechtlich gesehen eher skeptisch gegenüber. **SEITE 7**

**LEHRERAUSBILDUNG**

Die Pädagogischen Hochschulen in Baden und Krems begrüßen die Vorschläge von Ministerin Claudia Schmidt als Schritt in Richtung Universität. **SEITE 10**

**POLITIK**



Horst Reingruber und seine Bürgerinitiative BISS haben eine der vier Einwendungen zum Semmering-Basistunnel abgegeben. BISS hat schon bisher einiges für die Bürger erreicht, wie Flüsterasphalt und lärmarme Lkw für den Abraumtransport. FOTO: GERHARD BRANDTNER

# Angst ums Wasser

**SEMMERING-BASISTUNNEL** / Für den geplanten Baubeginn im Frühjahr 2012 ist das Wasserrecht eine der letzten großen Hürden. Offen ist, ob die EU den Bau des Tunnels mitfinanziert.

VON ANTON JOHANN FUCHS

Vier Einwendungen sind zur Wasserrechtsverhandlung für den Bau des Semmering-Basistunnels (SBT) der ÖBB eingelangt. Sie wurden Gutachtern vorgelegt, die dazu ihre Stellungnahmen abgeben, sagt Johann Land von der Abteilung Umweltrecht der NÖ Landesregierung.

Einwände eingebracht haben die „Alliance for Nature“, die alle Bescheide zum Bau bekämpft, die Bürgerinitiative BISS und eine Privatperson, die sich beide ums Grundwasser sorgen, sowie die Kärntner Stromgesellschaft Kelag, die im Semmeringgebiet einige Kleinkraftwerke betreibt und Einbußen bei der Stromproduktion befürchtet.

„Die Einwendungen fließen auch in den Bescheid ein, wann der erlassen wird, kann man nicht sagen“, sagt Lang. Von

NÖ-Seite aus fehlt auch noch der Naturschutzbescheid, an dem die Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen arbeitet. Es seien noch einige Gutachten ausständig, heißt es dort.

**Eine Kernfrage: Zahlt die EU zum Tunnelbau dazu?**

Bauherr ist die ÖBB Infrastruktur AG, die hofft, plangemäß im Frühjahr 2012 mit dem Bau beginnen zu können. Derzeit werden die Kosten des rund 27 Kilometer langen und zweiröhren Eisenbahntunnels auf 3,1 Milliarden Euro geschätzt.

Für die Frage, ob die EU den Bau finanziell unterstützt, ist diesen Mittwoch ein Lostag: Da legt der EU-Verkehrskommissar Siim Kallas das Konzept für das neue Kernnetz TEN für europäische Verkehrskorridore vor. Ob da die „baltisch-adriatische Achse“ (von Danzig über Wien und Triest bis

nach Bologna) drinnen ist, ist noch ungewiss. Infrastrukturministerin Doris Bures hat dafür jedenfalls heftig interveniert, sagt ihr Sprecher Walter Fleißner. „Die Chancen stehen 60:40“, gibt sich Jörg Leichtfried, SPÖ-Delegationsleiter im EU-Parlament, gedämpft optimistisch.

Hält sich die EU an ihr Ziel, bis 2030 alle großen Flughäfen und Seehäfen an das Schienennetz anzuschließen, steigen die Chancen, für den SBT und den 40 Kilometer langen Koralmunnel Geld aus der EU zu

lukrieren. Fix drinnen sind derzeit im Schienenverkehr-Konzept die Achse Berlin-Neapel (und damit der Brenner-Basistunnel in Tirol) sowie die Achse Paris-Budapest über die Westbahn.

