



UMWELT

von Prof. Dr. HERMANN KNOFLACHER

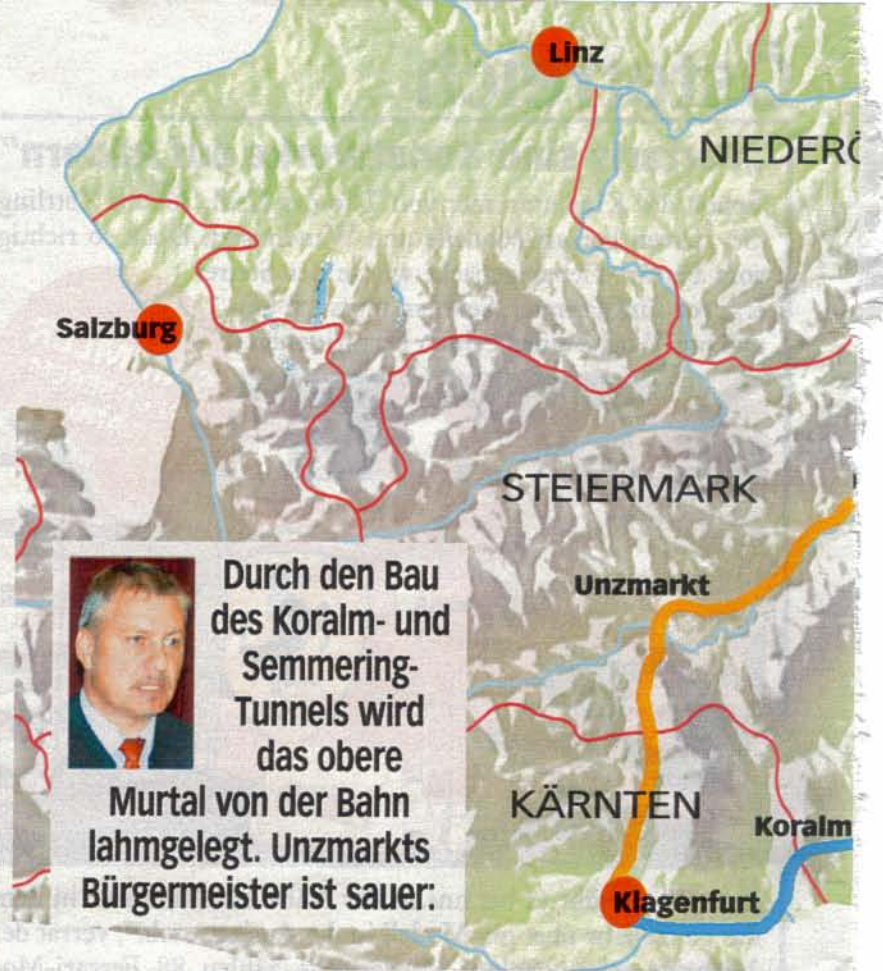
Den Rechtsstaat aushebeln?

Für die Grundlagen einer Gesellschaft wird es bedenklich, wenn sie es zulässt, dass Interessengruppen Begriffe manipulieren, und gefährlich, wenn die Politik dabei bewusst oder unbewusst mitmacht. Bewusst, würde bedeuten, dass sie gezielt die Bürger täuschen will, unbewusst, dass sie nicht geeignet ist, ihre Aufgabe in einer Demokratie im Sinne der Bürger zu erfüllen.

Es gibt in unserem Land einen Umweltsenat. Der Umweltsenat ist als unabhängige Berufungsinstanz in der Bundesverfassung verankert. Das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz sieht für Bundesstraßen und Eisenbahn-Hochleistungsstrecken derzeit keine Möglichkeit der Überprüfung durch eine unabhängige Berufungsinstanz vor. Das hat der Verwaltungsgerichtshof im Vorjahr als EU- und menschenrechtswidrig erkannt und den Umweltsenat als Berufungsbehörde festgelegt. Seither können betroffene Parteien, Bürgerinitiativen und Umweltvereine gegen Bewilligungen Einspruch erheben. Der Umweltsenat prüft dann, ob die Bescheide rechtlich und sachlich in Ordnung sind. Wenn das nicht so ist, kann er Bewilligungen abändern oder aufheben. Um trotzdem umweltschädliche oder rechtswidrige Bauvorhaben problemlos durchsetzen zu können, wollen die Regierungsparteien den allgemein als neutral und unabhängig angesehenen Umweltsenat aushebeln und statt dessen einen „Infrastruktursenat“ als Berufungsbehörde einrichten.

Damit nur ja kein Risiko bleibt, dass Bescheide aufgehoben werden, wollen sie ihn auch gleich im Verkehrsministerium ansiedeln und mit Ministerialbeamten beschicken. Nach Vorstellung der Regierung soll die Realisierung von Verkehrsprojekten so verlaufen: Als Erstes beschließt die Regierung das Vorhaben. Dann wird es von ÖBB oder Asfinag – beide operative „Außenstellen“ des Verkehrsministeriums – geplant und zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht. Anschließend „prüft“ und bewilligt dasselbe Verkehrsministerium sein eigenes Projekt. Wenn jemand gegen die Bewilligung Einspruch erhebt, wandert der Akt ein paar Bürotüren weiter zum Infrastruktursenat, der ebenfalls im Verkehrsministerium angesiedelt ist.

Welche Rolle spielt DI Pöchlhammer, der Berater des Bundeskanzlers, dem schon 1998 (Alpbach) die Umweltprüfung ein Dorn im Auge war?



Durch den Bau des Koralm- und Semmering-Tunnels wird das obere

Murtal von der Bahn lahmgelegt. Unzmarks Bürgermeister ist sauer.

„Eine ganze Region aufs Abstellgleis“

Der Bau des Semmeringtunnels für die Bahn soll durchgedrückt werden. Koste es, was es wolle. In diesem Fall mehr als 3.000 Millionen Euro. Schon im nächsten Jahr könnte der Bau beginnen. Weil Gutachter mit

Im Infrastrukturministerium geht es drunter und drüber. Bereits beschlossene Projekte werden verschoben, andere auf Teufel komm raus durchgepeitscht. „Und wir schauen durch die Finger“, sagt ein frustrierter Bürgermeister von Unzmarkt in der Steiermark. Die 1.300 Einwohner zählende Gemeinde ist seit Jahrzehnten ein wichtiger Bahnknotenpunkt mit einer Verbindung nach St. Veit und Klagenfurt in Kärnten. „Aber damit wird Schluss sein, wenn der Semmering- und der Koralmtunnel fertig sind“, so Eberhard Wallner (ÖVP). „Denn dann stehen wir und die gesamte

Region oberes Murtal auf dem Abstellgleis. Statt über Unzmarkt fahren die Schnellzüge später über Bruck an der Mur, Graz, die Koralmstrecke südlich nach Klagenfurt. Was aus uns wird, hat bislang noch niemand gesagt. Aber dafür soll der Bahnhof Zeltweg umgebaut werden. Wozu, frage ich mich, wenn er künftig im Abseits liegt.“

Andererseits gebe es fertige Pläne für den Ausbau der S36, die bislang bis Judenburg führt. „Die Pläne sind da, die Umweltverträglichkeitsprüfungen auch, ebenso das Geld, aber gebaut wird nicht. Nur immer wieder evaluiert. Ich



Orange Linie: derzeitige Strecke
Blaue Linie: geplante Strecke

Region wird s gestellt"

falschen Zahlen hantierten, wie der Geologe Dr. Josef Lueger festgestellt hat. Deshalb sollte er mundtot gemacht werden.

sehe für unsere Region schwarz."

Ähnlich schwarz vor den Augen wird es wohl auch den Steuerzahlern, wenn sie die 3.000 Millionen Euro für den 28 Kilometer langen Semmeringtunnel berappen müssen. Dazu kommen etwa 5.000 Millionen Euro für die Koralmbahn mit dem 32 Kilometer langen Tunnel an der Grenze zwischen der Steiermark und Kärnten. Dabei stehe nicht die Zeitersparnis von etwa einer Stunde auf der bisher viereinviertel Stunden dauernden Fahrt im Vordergrund, heißt es, sondern vielmehr der dadurch verbesserte Gütertransport.

„Stimmt nicht“, kontert Dkfm. Franz Fally von der Bürgerinitiative am Semmering. „Für ein höheres Zügeaufkommen ist die derzeitige

Semmeringstrecke durchaus nutzbar. Derzeit fahren 160 Züge pro Tag über den Semmering, davon 90 Güterzüge. Bis zu 300 Garnituren täglich sind möglich. Doch der Gütertransport ist zurückgegangen. Ebenso das Passagieraufkommen.“

Es hört sich zudem wie ein Schildbürgerstreich an, wenn um 8.000 Millionen Euro zwei Tunnel gebaut werden, um dann in Villach auf den Bus nach Venedig umsteigen zu müssen. „Die Weiterfahrt mit dem Zug nach Italien ist für die ÖBB nicht rentabel“, erklärt Bahn-Sprecher Ing. Christoph Posch. „Die Italiener haben die Streckenbenützungsgebühr derart erhöht, dass wir die Zusammenarbeit aufgeben haben und derzeit fünf Mal am Tag einen komfortablen 70-sitzigen Bus nach Venedig schicken.“

Das heißt, höchstens 350 Reisende können befördert werden. Das ist so viel wie normalerweise in einem

Kontakte zum Ministerium pflegen. Daher war es wenig verwunderlich, dass sie zu einem positiven Ergebnis kamen. „Weil sie unter anderem mit falschen Daten gearbeitet haben“, kritisiert Lueger. „Deshalb ist mit einem massiven Wassereintrich in den Tunnel zu rechnen. Durch diesen riesigen Bau geht Wasser in einer Menge verloren, dass damit die Bevölkerung von Graz versorgt werden könnte. Um den Bau durchpeitschen zu können, wurde aber auch das Landschaftsschutzgebiet ‚Stuhleck-Pretul‘ auf ein Drittel verkleinert.“

Weil er immer wieder auf diese Missstände hingewiesen hat und damit den Gutachtern des Ministeriums ein Dorn im Auge war, sollte er mundtot gemacht werden. „Von Einschüchterungen bis hin zu Drohungen, ich solle endlich Ruhe geben, sonst müsse ich mit Konsequenzen rechnen, hatten die Kollegen alles im Repertoire“, so Dr. Lueger.

Am heftig umstrittenen Koralmtunnel wird bereits gebaut.



Fotos: stvp.or, picturedesk.com, ap

Zug Platz finden. Da wird viel Geld für wenige Passagiere in die Hand genommen. „Noch dazu aufgrund falscher Tatsachen“, erklärt Dr. Josef Lueger. Er ist Geologe und Gutachter, der für die Bürgerinitiative am Semmering die geplante Streckenführung der Bahn unter die Lupe genommen hat. So wie seine 40 Kontrahenten, die im Auftrag des Verkehrsministeriums eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgenommen haben. Pikant dabei ist, dass ein Gutachter ÖBB-Mitarbeiter ist und die anderen für Firmen arbeiten, die enge

Aufgeben möchten er und die Bürgerinitiative nicht. Auch wenn es bereits eine positive Umweltverträglichkeitsprüfung gibt und der Bau des Semmeringtunnels Ende 2012 begonnen werden kann, wollen sie alle zur Verfügung stehenden Mittel ausschöpfen, dieses „Wahnsinns-Projekt“, wie sie es nennen, zu verhindern.

Ministerin Doris Bures will die teuren Projekte.

