

Tunnelgegner wollen zum Höchstgericht

Niederösterreichs Naturschutzbescheid zum Semmeringbasistunnel dürfte positiv ausfallen. Doch eine Naturschutzorganisation will die Baubewilligung bekämpfen.

HANNES GAISCH

Die oberste Eisenbahnbehörde gibt endlich grünes Licht für den Bau des Semmeringbasistunnels – und doch ist es zum Jubeln noch zu früh. Nach der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) – die *Kleine Zeitung* berichtete – fehlen nun noch die Naturschutzbescheide der Länder Steiermark und Niederösterreich. Beide seien Ende Juni zu erwarten, gaben die zuständigen Behörden gestern bekannt, und von beiden sei mit keinen Hürden zu rechnen.

Die „Allianz für Natur“ (AFN), der einzige Naturschutzverein mit Parteienstellung in diesem Verfahren, kündigt allerdings einen Einspruch an den Umweltse-

nat an. „Und wenn wir dort auch abgewiesen werden, wenden wir uns an das Höchstgericht“, zeigt sich Christian Schubböck, Generalsekretär von AFN, gewillt, das Bahnprojekt, um das die Steiermark seit Jahrzehnten kämpft, zu Fall zu bringen.

Die UVP, sagt Schubböck, sei ein „Feigenblatt von Verkehrsministerin Doris Bures, um die Tunnelröhre politisch durchzubringen. Sonst werden alle Argumente vom Tisch gefegt.“

Der aus dem Berg prognostizierte Wasserauslauf betrage 38 Millionen Liter pro Tag und sei damit fünf Mal so hoch wie beim alten Tunnelprojekt, das verhindert wurde. Dies habe deutliche Auswirkungen auf Grundwasserpegel und Feuchtgebiete.

Weltkulturerbe

Außerdem glaubt AFN, dass ein Bahntunnel durch den Semmering den Erhalt der alten Semmeringbahn als Weltkulturerbe gefährde. „Wenn der Tunnel gebaut wird, wird die Ghega-Strecke zur teuren Nebenbahn, sie wird eines Tages eingestellt und verfällt“, glaubt Schubböck.

Müssten Naturschützer nicht für den Bau des Tunnels sein, der



Die neue Semmering-Strecke scheint endlich auf Schiene zu sein

die Fahrtzeit der Bahn verkürzt und die Straße entlastet? „Durch Tunnelbauten wird nicht der Verkehr, sondern nur die Bauindustrie auf die Schiene verlagert“, meint man bei AFN.

Das Verkehrsministerium hat mit Einsprüchen aber schon gerechnet. „Das ist bei Großprojekten normal.“ Im Ministerium strebt man dennoch den Baubeginn 2012 an. Auch andere Insider vertrauen darauf, dass die ÖBB „das Projekt ordentlich vorbereiten und Antworten auf die Einsprüche haben werden“.

Vom Tunnel würde als Erste die steirische Wirtschaft profitieren, ist Karl Thaller überzeugt, Chef der Montan Spedition in Kapfenberg; das Unternehmen hat sich beim Transport von Roh-

stoffen und Gütern auf die Kombination von Straße und Schiene spezialisiert. „Unsere Zukunftsmärkte liegen vor der östlichen Haustür. Wir brauchen für rasche Transporte vernünftige Verbindungen in Europa.“ Die Semmeringbahn erlaubt nur sehr beschränkte Transportkapazitäten.

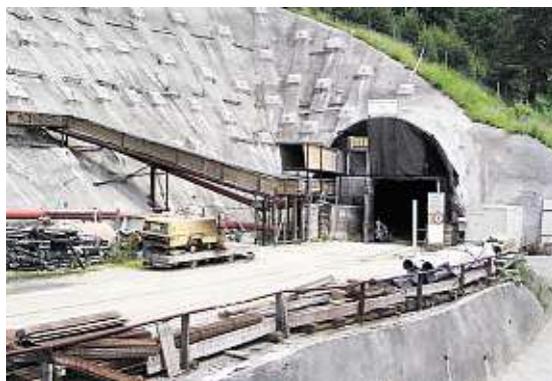
Allerdings betont Thaller auch, dass der Tunnel zu spät kommt. „Vor 20 oder 30 Jahren hätte es passieren müssen, dann wären die Bau- und Betriebskosten viel niedriger gewesen. Mittlerweile ziehen die Verkehrs- und Transitströme an Österreich vorbei.“ Der Unternehmer befürchtet zudem eine lange Bauzeit: „Ich habe die Hoffnung, dass ich aus dem Tunnel Nutzen ziehen werde, schon aufgegeben.“

SEMMERINGBASISTUNNEL – EINE CHRONOLOGIE

- 1980.** Beginn der Vorplanungen.
- 1992.** Erste Vorarbeiten am Sondierstollen noch ohne ausreichende Genehmigungen, Baustopp.
- 1994.** Offizieller Baubeginn des Sondierstollens.
- 1998.** Negativer Naturschutzbescheid aus Niederösterreich.
- 2000.** Der Verwaltungsgerichtshof hebt den Bescheid auf, Niederösterreich ändert das Landesgesetz

und erlässt abermals einen negativen Bescheid.

2011. Nach bestandener Umweltverträglichkeitsprüfung erteilt die Eisenbahnbehörde die Baubewilligung für eine neue Variante des Semmeringtunnels. Er soll Teil der baltisch-adriatischen Achse werden. In Brüssel prüfen die EU-Gremien gerade, diese Achse zur prioritären Strecke zu erklären.



Waltraud Klasnic stand Pate für den „Waltraud-Stollen“, Relikt des alten, nicht realisierten Semmeringtunnels

WRANA