

1999

Der Verfassungsgerichtshof gibt grünes Licht für den Tunnel und Landeshauptfrau Waltraud Klasnic plakatiert: „Durchgesetzt.“ Zu früh gefreut. Niederösterreich verhängt einen neuen negativen Bescheid.

2005

Das Projekt wird endgültig zurückgezogen und ein neues begonnen. 2007 erklärt Bundeskanzler Alfred Gusenbauer (SP) Koralm- und Semmeringtunnel zur „Priorität eins“. Die ÖBB fixieren die neue Trasse. 2008 reagiert Erwin Pröll vorsichtig zustimmend auf das neue Projekt.

2011

Im Mai erlässt das Verkehrsministerium einen positiven Umweltbescheid für den Tunnel, einem Einspruch wird keine aufschiebende Wirkung zuerkannt. Im Dezember folgen positive Bescheide auch aus Niederösterreich.



für die Deponie Longsgraben, dort sollen fünf Millionen Kubikmeter Aushubmaterial gelagert werden. Als letzte Hoffnung für die Tunnelgegner bleiben dann die „Schuldenbremse“ und die damit verbundene Absage des Projektes, doch versicherte Bundeskanzler Werner Faymann (SP) drei Tage vor Weihnachten der *Kleinen Zeitung*, dass der Bau des Koralm- und des Semmeringtunnels nicht in Gefahr sei. Insider rechnen wegen des Sparpakets mit weiteren Verzögerungen bis zur Inbetriebnahme.

Ein weiteres Hin und Her auf der Süd- und der Koralmbahn hätte jedenfalls das Zeug, Österreich in Europa zu blamieren. Die Befürworter der Projekte pilgerten oft nach Brüssel, um die überregionale Bedeutung der Tunnel in den Vordergrund zu heben.

Die EU-Kommission nahm darauf im Herbst 2011 die Baltisch-Adriatische Achse, die von der Ostsee über Wien, Graz und Klagenfurt an die Adria führt, in das Kernnetz auf und erhöhte damit die Chancen auf eine finanzielle Beteiligung.

27,3 Kilometer

Der neue Semmeringtunnel um 2,8 Milliarden Euro wird mit 27,3 Kilometer um einiges länger als das alte Projekt sein. Die Trasse Pfaffensattel von Gloggnitz nach Mürtzschlag war laut ÖBB die beste von 13 untersuchten Varianten. Bei den ersten Arbeiten geht es um den Hochwasserschutz und die Errichtung von Brücken, der Vortrieb in den Berg ist erst 2014 im Fröschnitzgraben vorgesehen. 2021 ist aus heutiger Sicht der Rohbau fertig.

GESCHICHTE DER GHEGA-BAHN

Sorge um das Kulturerbe

Die Zukunft der ersten Gebirgsbahn Europas.

Bereits Erzherzog Johann hatte die Idee, eine Bahnlinie von Wien nach Triest über den Semmering zu bauen. 1841 erteilte der damalige Staatsminister Karl Friedrich Kübeck den Auftrag zur Errichtung dieser Bahn, 1848 wurden die Baupläne genehmigt und Carl von Ghega mit der Leitung beauftragt. In nur sechs Jahren schufen er und bis zu 20.000 Arbeiter die erste vollspurige Bergbahn Europas, die bereits zu ihrer Zeit als „harmonische Kombination von Technologie und Natur“ angesehen wurde.

Seit dem 17. Juli 1854 rollt der Personenverkehr über die Ghega-Bahn. Sie schlängelt sich durch Felswände, quert Brücken und Viadukte und passiert insgesamt 15 Tunnel. Die „herausragende technische Lösung

eines großen physikalischen Problems in der Konstruktion früherer Eisenbahnen“ führte dazu, dass die Strecke 1998 zum Weltkulturerbe der Unesco erklärt wurde. Diesen Titel führen die Gegner des Basistunnels ins Treffen. Sie fürchten, dass die historische Bahn nach der Inbetriebnahme des Tunnels verfallen werde.

Die Bedeutung des Erbes sei nicht gefährdet, habe laut ÖBB eine Überprüfung beim Welterbezentrums der Unesco in Paris ergeben. Im Gegenteil, Bergstrecke und Basistunnel würden sich „wie ein Brüderpaar“ ergänzen, da die alte Bahn entlastet würde. Ein Komitee werde nun zum einen die Erhaltung und zum anderen die künftige (touristische) Nutzung der Ghega-Bahn klären.