

Politische Frotzelei zwischen Semmering und Koralm

Seit 1857 fährt die Südbahn über den Semmering. An der Strecke hat sich kaum etwas geändert – und so soll es für manchen Politiker bleiben. Die Steiermark bleibt am Schienenstrang auf der Strecke.

Über Jahre stand der Bau des Semmering-Basistunnels fest. Einer intensiven Planungsphase folgten erste Realisierungsschritte – bis im Jahr 2004 nichts mehr ging. Der Grund: Niederösterreichs Landeshauptmann Erwin Pröll hatte alles unternommen, um den Bau des Semmering-Basistunnels – aus Gründen der mangelnden Umweltverträglichkeit, wie es hieß – zu stoppen.

Mit Erfolg, und das zu einem Zeitpunkt, zu dem die HL-AG, die das Projekt abwickeln sollte, bereits 93 Millionen Euro verplant und verbaut und von steirischer Seite schon 16 Stollen-Kilometer in den Berg getrieben worden waren.

Winkelzug

Um diesen lokalpatriotischen Winkelzug Prölls plausibel zu machen, kamen neue Argumente ins Spiel. So wurde zum Beispiel behauptet, das Gelände eigne sich nicht für den Tunnelbau – justament als man auf niederösterreichisches Landesgebiet stieß. Während kolportiert wurde, es käme zu einer „Neuplanung“ der Strecke, hatte man einfach beschlossen, das Projekt Semmering-Basistunnel vorerst einschlafen zu lassen. Vorerst? Das aktuelle ÖBB-Budget sieht bis heute für den Semmering-Basistunnel keine Mittel vor!

Und wie man einen Hund von seinem Knochen ablenkt, indem man ein Stöckchen wirft, lenkte man auch

die Steirer ab und kam mit einem neuen Versprechen: Geld, das für die Südbahnstrecke unter dem Semmering bestimmt war, wurde für die Koralmbahn, von bösen Zungen auch „Haider-Bahn“ genannt, umgewidmet. Ein umstrittenes Projekt, das europäische Verkehrsströme durch Österreich lenken sollte und das die derzeitige Strecke über den Neumarkter Sattel überflüssig machen würde.

Koralmtunnel: Fast so teuer wie die Eurofighter

Im Vertrag vom 15. Dezember 2004 wurde der Baubeginn des Koralmtun-

nels mit 2008 festgelegt, die Gesamtkosten der Koralmbahn auf 4,2 Mrd. Euro (57.000 Millionen Schilling) geschätzt. Die ÖBB und der Bund verpflichteten sich, bis 2016 die Verkehrswirksamkeit herzustellen. Doch jetzt lassen die ÖBB plötzlich verlauten, auf der Koralmstrecke ließen sich „nicht einmal die Betriebskosten verdienen.“

„Natürlich nicht“, so Franz Rosenblattl, KPÖ-Gemeinderat bei der Liste „ProMz“, Müzzuschlag, „Der Semmeringtunnel hat Priorität. Schwere Züge können den Semmering nicht passieren. Wenn nicht beide Bergpässe (Semmering und Neumarkter Sattel) beseitigt werden, ergeben sich kaum Vorteile für den Güterverkehr.“ Und: „Auch die Erhaltung der alten Bahn über den Semmering verschlingt jährlich Unsummen.“

Doch inzwischen heißt

es: „Wien, Wien, nur Du allein...“ Der Standard berichtet unlängst: „Gelingt es Faymann nicht, den Koralmbahn-Ausbau nennenswert nach hinten zu verschieben, müssen viele kleinere Projekte verschoben werden, darunter der viergleisige Westbahnausbau – und möglicherweise sogar der Hauptbahnhof Wien (890 Millionen Euro).“

Sinn und Unsinn

Von Haider über Kristina Edlinger-Ploder bis zu Franz Voves schreien nun alle auf, um den Koralmtunnel durchzudrücken – nach dem Motto „Koste es was es wolle – zahlt ja der Bund“. Die Fragen nach der Sinnhaftigkeit des Koralmtunnels wird nicht gestellt oder ob es nicht sinnvollere Möglichkeiten der Infratraktverbesserung gäbe. Indes rückt der Semmeringtunnel in noch weitere Ferne.



Nach nur sechsjähriger Bauzeit wurde die Semmeringstrecke 1857 eröffnet. Es war eine Pionierleistung. Am Semmeringtunnel plant man nun schon 30 Jahre.