

„Ein Milliardenloch, das keiner

Durchbruch beim Bau des Semmering-Basistunnels oder die Fortführung eines Wahnsinns-Projektes. Ein Kritiker nimmt Stellung.

In der Vorwoche fand auf dem Semmering im Hotel Panhans eine öffentliche Anhörung zum Bau des geplanten Semmering-Basistunnels statt. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für den Bahntunnel wurden mehr als 100 Einwände und Stellungnahmen von betroffenen Anrainern, Gemeinden und Bürgerinitiativen eingebracht.

Christian Schuhböck ist Gründer und Generalsekretär der Natur-, Kultur- und Landschaftsschutzorganisation „Alliance For Nature“. Er bezeichnete die öffentliche Anhörung als eine reine Farce. Im WOCHE-Interview erklärt er das Warum.

Herr Schuhböck, die vorwöchige Anhörung im Hotel Panhans im Rahmen der UVP war aus Ihrer Sicht eine Farce. Warum eigentlich?

Christian Schuhböck: Zum einen wurde es uns zwar gestattet, uns

HINTERGRUND

Weltkulturerbe Semmeringbahn:

„Alliance For Nature“ machte bereits im Januar 1993, also zwei Monate vor Inkrafttreten der Welterbe-Konvention für Österreich, den Ländern Niederösterreich und Steiermark sowie dem Bund den Vorschlag, die Semmeringbahn als potenzielle Welterbestätte gemäß Welterbe-Konvention zu nominieren, und startete die Initiative „Weltkulturerbe Semmeringbahn“. Im Dezember 1998 wurde die Semmeringbahn von der Unesco zum Weltkulturerbe erklärt.

Naturschutz Grüner See:

„Alliance For Nature“ beantragte, den Grünen See am Fuße des Hochschwabs unter Naturschutz zu stellen. Mitte Oktober 2006 wurde schließlich der Grüne See von der Steiermärkischen Landesregierung per Verordnung zum Naturschutzgebiet erklärt.

zum Projekt zu äußern, laut Edikt des Verkehrsministeriums musste aber über diese Erörterung keine Niederschrift erstellt werden. Wir werden auch bei der öffentlichen UVP-Verhandlung im Jänner keine Stellungnahme abgeben. Es ist unmöglich, zigtausend Seiten der UVE und des UVP-Gutachtens in kürzester Zeit durchzuackern. Unsere Einwände werden wir sehr wohl in zweiter Instanz beim Umweltsenat präzisieren, auch wenn die UVP nur das grüne Feigenblatt der Nation ist.

Herr Schuhböck, Sie fordern seit mittlerweile 18 Jahren die politische Abkehr vom Semmeringbasistunnel. Was ist an diesem Bahntunnel so verwerflich?

Schuhböck: Gegen das Tunnelprojekt kämpfen wir seit 20 Jahren, seit 18 Jahren gibt es die Initiative „Semmeringbahn statt Tunnelwahn“. Dieses sündteure Milliardenprojekt ist verkehrspolitisch schlichtweg unnötig. Die Kapazitäten der Semmeringbahn sind vollkommen ausreichend. Der schwere Güterverkehr hat sich seit 2001 immer mehr in Richtung Osten verlagert. Sollte der Tunnel wirklich einmal zwischen den Jahren 2020 und 2030 fertig werden, dann werden wir erkennen, dass es für den Tunnel keinen Bedarf mehr gibt.

Wie sieht es mit dem Personenverkehr aus? Eine 20- bis 30-minütige Fahrzeitverkürzung auf der Strecke Wien-Graz ist ja nicht zu verachten.

Schuhböck: Eine Fahrzeitverkürzung kommt vor allem den Pendlern zugute, die pro Tag beinahe eine Stunde Fahrzeit gewinnen würden. Aber: Mit dem Geld, das der Tunnelbau verschlingt, könnte man die Pendler das ganze Berufsleben täglich mit dem Hubschrauber zum Arbeitsort fliegen, das wäre immer noch billiger – das ist auch ein gutes Beispiel, um die immensen Kosten zu verdeutlichen. Im internationalen Reiseverkehr wird die Fahrzeitverkürzung durch unkoordinierte Fahrpläne aufgehoben, zumal der Reiseverkehr nach Italien bisher schon

deutlich reduziert wurde.

Warum forcieren Bundespolitik und Landespolitik so vehement den Tunnelbau, obwohl sich weder ÖBB noch der Staat Österreich den Bau leisten können?

Schuhböck: Die ÖBB und die Politik lassen sich zu sehr von der Bauindustrie leiten. Die großen Straßenprojekte sind größtenteils erledigt, jetzt stürzt sich die Bauindustrie auf das Hoffungsgebiet Bahnausbau. Monsterprojekte wie Koralmtunnel, Semmeringtunnel und auch Brenntunnel sind Auswüchse dieses Netzwerkes von ÖBB, Bauindustrie und Politik.

Kann man als Umweltschützer überhaupt gegen ein Bahnprojekt sein? Ein Problem, das anscheinend die steirischen Grünen von den niederösterreichischen Grünen unterscheidet.

Schuhböck: Ich bin nicht gegen die Eisenbahn. Ich bin nur gegen diesen ökologischen Wahnsinn, eine Bahnstrecke durch die Alpen zu führen, obwohl es keinen wirklichen Bedarf gibt. Und wir müssen mit dem Kirchenturmdenken aufhören. Wir leben im vereinten Europa. Da muss es doch egal sein, ob eine Bahnstrecke durch Österreich oder weitaus kostengünstiger durch Ungarn und Slowenien geführt wird. Als Umweltschützer kann ich nicht einem Projekt zustimmen, dass aus hydrogeologischer Sicht schwere Umweltschäden mit sich bringt. Millionen Liter Wasser pro Tag werden abdrainiert und es kommt zu einer Beeinträchtigung des gesamten Wasserhaushaltes in der Region. Die steirischen Grünen haben versprochen, „Alliance For Nature“ über die Vorgänge rund um den Bahntunnel aufzuklären. Darauf bin ich schon gespannt, als einer, der sich seit zwanzig Jahren intensiv mit der Materie beschäftigt.

Widerstand gibt es am Semmering-Bahntunnel beinahe schon traditionell überwiegend aus dem niederösterreichischen Raum. Warum ist dieser Widerstand bisher noch nicht auf die steirische Seite überschwappet?

Schuhböck: Es gibt den Widerstand auch in der Steiermark, nur ist es kein offenkundiger Widerstand, eher ein stiller. Es hat auch damit zu tun, dass vor allem im Fröschnitztal in Spital am Semmering Anrainer sich nicht getrauen, mit ihrem Widerspruch und mit ihren Ängsten an die Öffentlichkeit zu gehen. Jeglicher Widerstand in der Obersteiermark wurde bisher von ÖBB und Politik im Keim erstickt. Da ist man auch bei Grundstücksablösen plötzlich sehr großzügig.

Wie sieht es eigentlich mit der bestehenden Semmeringbahn aus? Wird sie als Weltkulturerbe weiterbestehen?

Schuhböck: Wird der Tunnel gebaut, dann hätten wir die exklusivste Nebenbahn der Welt. Bisher gibt es von keiner Seite eine Garantieerklärung für den Weiterbestand der Semmeringbahn. Und wer wird die Bahn finanzieren? Die ÖBB mit ihren Milliardenschulden? In Gefahr ist auch das Prädikat „Weltkulturerbe“. Still und heimlich hat das Land Steiermark im Zuge der Bauarbeiten für die S6 und die Planungen für den Bahntunnel das Landschaftsschutzgebiet Stuhleck-Pretul verkleinert. Damit hat man aber auch dem Weltkulturerbe Semmeringbahn und ihrer umgebenden Landschaft die nationale gesetzliche Grundlage entzogen, die für die Aufrechterhaltung des internationalen Welterbe-Status erforderlich ist.

In den obersteirischen Industrie-Regionen wird der Bahntunnel als heilbringendes Überlebenselixier verehrt. Sind wirtschaftsorientierte Argumente einfach so vom Tisch zu wischen?

Schuhböck: Die Kapazitäten der bestehenden Semmeringbahn sind völlig ausreichend. Derzeit verkehren rund 80 Güterzüge pro Tag. Die Versorgung der obersteirischen Industriekonzerne ist auch künftig gewährleistet. Für die regionale Wirtschaft würde der Tunnel sogar Nachteile bringen. Das Auspendeln wird durch die verkürzte Fahrzeit verlockender, zudem

braucht“



Alliance For Nature

Christian Schuhböck von „Alliance For Nature“ war bereits bei der Schaffung des Naturschutzgebietes Grüner See beteiligt, jetzt will er den Semmeringtunnel verhindern.

würde die Eisenbahnerstadt Mürtzschlag Arbeitsplätze verlieren. Ich denke nur an die notwendigen Vorspann-Lokomotiven, die wegfallen würden.

Wie sehen Sie die unmittelbare Verknüpfung des Koralmtunnels mit dem Semmeringtunnel. Ohne Semmeringtunnel ist der Koralmtunnel ja sinnlos?

Schuhböck: Was die Politik hier abzieht, ist eine verantwortungslose Salamiaktik. Diese „Point of no return“-Taktik wird hier auf Teufel-komm-raus eingesetzt. Eine verantwortungsvolle Politik schaut anders aus.

Ist aus Ihrer Sicht der Tunnel überhaupt noch zu verhindern?

Schuhböck: Natürlich. Die Zeit arbeitet für uns. Der Zeitplan ist nicht zu halten. Je intensiver geplant wird, umso teurer wird das Projekt. Es ist bereits jetzt nicht mehr zu finanzieren. Das alte Tunnelprojekt war schon viel weiter fortgeschritten – es gab bereits einen Sondierstollen und der Tunnel wurde trotzdem nicht gebaut. Wir werden unser internationales Netzwerk nutzen, um den Tunnel zu verhindern.

MARKUS HACKL

Der unsichtbare Umbau

Beim Spatenstich für den Umbau des Brucker Bahnhofes am 24. September hieß es, „der Brucker Bahnhof ist ab sofort eine ‚Um-Baustelle‘“.

Nachdem Anfang Dezember auf dem Bahnhof von einer Baustelle weit und breit nichts zu sehen ist, vermuten viele Bahnreisende, dass hinter dem Spatenstich nur ein Wahlkampfag stecken konnte, da

zwei Tage später Landtagswahlen auf dem Kalender standen.

„Selbstverständlich wird der Bahnhof bereits umgebaut“, sagte ÖBB-Pressesprecher Walter Mocnik. Laut ÖBB sind es noch unsichtbare Vorarbeiten an Oberleitungen und an Weichenanlagen. Noch im Dezember soll mit dem Umbau des Bahnsteiges 6 begonnen werden.

Ich wünsche Ihnen ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gesundes Jahr 2011!

Ihre Daniela

FRISÖR AUF RÄDER

Haar-Stube STANZ Tel. 0676 / 61 82 704

Jetzt bei

WILDNER KINDBERG KRIEGLACH

Schenken Sie Geh-Sundheit

mit **10%** Umtausch kein Problem!

Weihnachtsrabatt

auf Bio-Pantoffel!