

Semmeringbahn statt Tunnelwahn

16.7.2010

Schulterschluss von niederösterreichischen und steirischen Initiativen gegen das Semmering-Basistunnel-Projekt



Bild: © Gerd Maier

In Niederösterreich und in der Steiermark formiert sich der Widerstand gegen den Semmeringbasistunnel. Vor allem die betroffene Bevölkerung nördlich und südlich des Semmerings sieht nicht ein, dass sie für ein anscheinend rein parteipolitisch beschlossenes Tunnelprojekt zum Handkuss kommt, so einige Vertreter der Initiativen im Rahmen einer Pressekonferenz in Wien. Die Bürger fürchten um ihren Grund und Boden, um ihr Eigentum und ihre Existenz. Denn sollten sie sich nicht freiwillig ablösen lassen, droht ihnen die Enteignung.

Nicht alle Niederösterreicher sind gegen den Tunnel und nicht alle Steirer für den Tunnel. Vor Ort formiert sich eine immer größer werdende Zahl an Bewohnern im Kampf gegen die unnötige und sündteure Tunnelröhre.

Schon vor circa 10, 15 Jahren konnte eine Allianz zwischen der betroffenen Bevölkerung, den Bürgerinitiativen und „Alliance For Nature“ das Projekt des alten Semmering-Basistunnels verhindern, von dem selbst die Betreiber heute sagen, dass dieses dem Wasserhaushalt des Semmerings geschadet hätte. Die Problematik des neuen Projekts hat sich nicht wesentlich geändert. Dementsprechend hat sich „Alliance For Nature“ dazu entschlossen, der betroffenen Bevölkerung ihre Hilfe anzubieten und gegen den neuen Semmering-Basistunnel Stellung zu nehmen.

Die Natur-, Kultur- und Landschaftsschutzorganisation „Alliance For Nature“ ist auch Betreiberin der Initiative „Weltkulturerbe Semmeringbahn“ und begründet den Widerstand mit folgenden Argumenten:

Verkehrspolitisch ist das sündteure Milliardenprojektes nicht notwendig. Die Kapazitäten der Semmeringbahn sind vollkommen ausreichtend. fahren rund 150-160 Züge/Tag, davon ca. 70 - 75 Personenzüge (ca. 45 - 50 IC/EC-Züge, ca. 25 Regionalzüge) und etwa 80 Güterzüge. Der Alpen querende Güterverkehr ist rückläufig, der schwere Güterverkehr verlagert sich gegen Osten. Österreich wird derzeit bereits zunehmend über das ungarische Flachland umfahren. Seit dem Lückenschluss der ca. 43 km langen Trasse zwischen Murska Sobota (Slowenien) und Zalašlövö (Ungarn) im Mai 2001 verlagert sich der Güterverkehr kontinuierlich.

Der Eisenbahn-Korridor V geht über die EU-Mitgliedsländer Slowenien und Ungarn (Baltikum, Ukraine) – Kiew – Lvov (Lemberg) – Užhorod – ukrainische-ungarische Grenze – Budapest – ungarische-slowenische Grenze – Maribor – Ljubljana – Koper (Hafen; Adria).

Die Südbahn ist keine europäische Nord-Süd-Hauptstrecke mehr- damit wäre der Semmering-Basistunnel nicht mehr im Interesse der EU und bekommt auch keine EU-Förderungen mehr.

Hält man am Projekt fest, so werde versucht, künstlich Schwerverkehr durch Österreich zu lotsen. Die Folge wäre eine unerwünschte Belastung von Natur und Menschen in den engen Alpentälern (Mur-Mürz-Furche).

Die Fahrzeitverkürzung ist gering, sie beträgt beim alten SBT (rd. 22 km): ca. 23 min. beim neuer SBT wäre die Strecke länger - rd. 28 km- was möglicher Weise die Fahrzeit auf 20 min. kürzen könnte. Relevant wäre dies nur im Personenverkehr rund um den Semmering. Wenige Minuten sind irrelevant im Güterverkehr.

Die Energieeinsparung wäre zwar bei der Fahrt im Personen- und Güterverkehr gegeben- aber wieviel graue Energie braucht man für Tunnelbau? Und wann erfolgt eine Amortisierung des Energieaufwandes?

Eine verkehrspolitische Notwendigkeit bestehe daher für den neuen Semmeringbasistunnel nicht. Und vor allem in Krisenzeiten, in denen man Einsparungen überlegen muss, sollte man sich horrend teure Projekte bereits im Vorfeld genau überlegen.

Noch keine Kommentare zu diesem Artikel.

Selbst einen Kommentar verfassen oekonews übernimmt keine Verantwortung und Haftung für die Kommentare.

Artikel Online geschalten von: / holler /