

Wege in den Süden

Der schräge Alpendurchgang

Walter Brenner

Brenner-Managementberatung GmbH
A-2700 Wiener Neustadt, Wassergasse 5 c
0(043)664-2314065,
walter.brenner@speed.at
office@brenner-managementberatung.at
<http://www.brenner-managementberatung.at>

Arbeitsgemeinschaft
www.managerinnen-institut.at
<https://www.gme-consulting.at/>
<https://www.brenner-managementberatung.at>

Es gilt das gesprochene Wort.

Wiener Neustadt, 2020-10-22

Wege in den Süden - INHALT

INHALT	Seiten
Wege in den / aus dem Süden (Sehnsuchtsland)	3
Römische Straßen	4 – 7
Mittelalter	8 – 10
Semmeringstraße Neuzeit bis heute	11 – 13
Der Wiener Neustädter Kanal	14 – 15
Südbahn(en) – Gründerzeit (inkl. Ghegabahn)	16 – 21
Vom Schutt zur Hochleistungsbahn	22 – 27
Semmering-Basistunnel	28 – 31
Koralmbahn	32 – 38
Infrastruktur als Basis für Optionen	39 - 47

Wege in den Süden

....in den Süden – aus dem Süden

Sehnsuchtsland Süden

Kennst du das Land, wo die Zitronen blühen,
Im dunkeln Laub die Goldorangen glühen,
Ein sanfter Wind vom blauen Himmel weht,
Die Myrte still und hoch der Lorbeer steht,
Kennst du es wohl? (aus „Mignon“ von J. W. v. Goethe)

Die Besiedelung der Natur mit Flora und Fauna wird eher **aus** dem Süden und Südosten ausgehend von den urzeitlichen Meeren erfolgt sein.

Für die ersten Menschen unserer Region werden die gegen Osten und Südosten auslaufenden Alpen durchaus nicht so schwer überwindliche Barrieren gewesen sein, da sie noch wenig Hab und Gut auf ihre Reisen mitgenommen haben dürften.

Mit dem **vermehrten Besitz** entstand auch die Notwendigkeit des Transportes immer schwererer Lasten und damit von (befestigten oder schiffbaren) Wegen.

Aufzeichnungen über die ersten **Wege** existieren wenige.

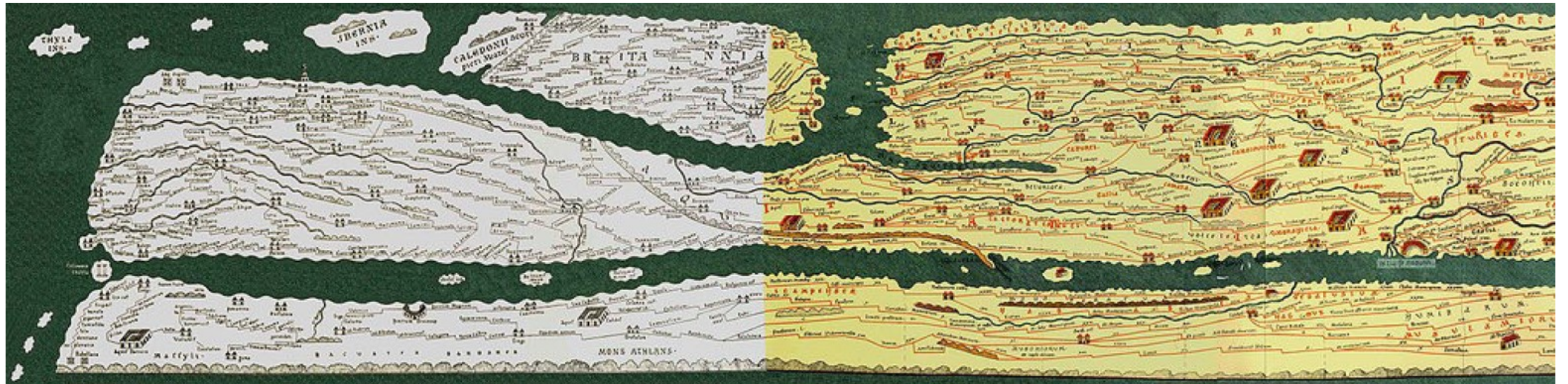
Berühmtheit erlangten erst die römischen Straßenverbindungen, für die es Funde und Aufzeichnungen - oder richtiger Abschriften dieser Aufzeichnungen - gibt.



——— wichtige Römerstraßen
 - - - - - Provinzgrenzen
 · · · · · Reichsgrenze um 125 n. Ch.

Umlegung der wichtigsten Straßen verschiedener historische Quellen (z.B. Tabula Peutingeriana) auf eine moderne Karte.

Tabula Peutingeriana



Römerzeit

Römerzeit -Tabula Peutingeriana Abschrift aus dem 11. Jahrhundert aus einem um 375 n. Ch. vermuteten Original; ca. 200.000 km Straßen auf einer Rolle von 6,8m
Geographike Hyphegesis ca. 150 n. Ch. Zentraleuropakarte des griechischen Mathematikers **Claudius Ptolemäus** (nur Abschriften erhalten)

- **römisches Straßennetz ca. 400.000 km** (10xErdumfang) – massiver Unterbau
 - Ca. $\frac{3}{4}$ davon waren Provinzstraßen (**via vicinalis**; zumeist Schotterstraßen).
 - 80.000km waren Staatsstraßen (**via publica**; meist mit Steinplatten = via strata) ausgehend von Rom. 6 m breit (damit 6 Legionäre nebeneinander marschieren konnten); seitwärts wurden Büsche und Bäume entfernt, um Überraschungsüberfälle zu erschweren.
- **Hauptzwecke: Handel** und **rasche und verlässliche Truppenbewegung** für die Dominanz der Zentralmacht
- **Völker/Stämme u. A.:**
 - südlich der Karawanken und in der Krain die **Taurischer**,
 - ca. im Gebiet der jetzigen Steiermark und Kärntens die **Noriker** und
 - östlich davon die **Boier** und **Illyrer** (in der Provinz **Pannonia**).
- Wildnis des **Semmerings**: römische **Provinzgrenze** zwischen Noricum und Pannonia superior.

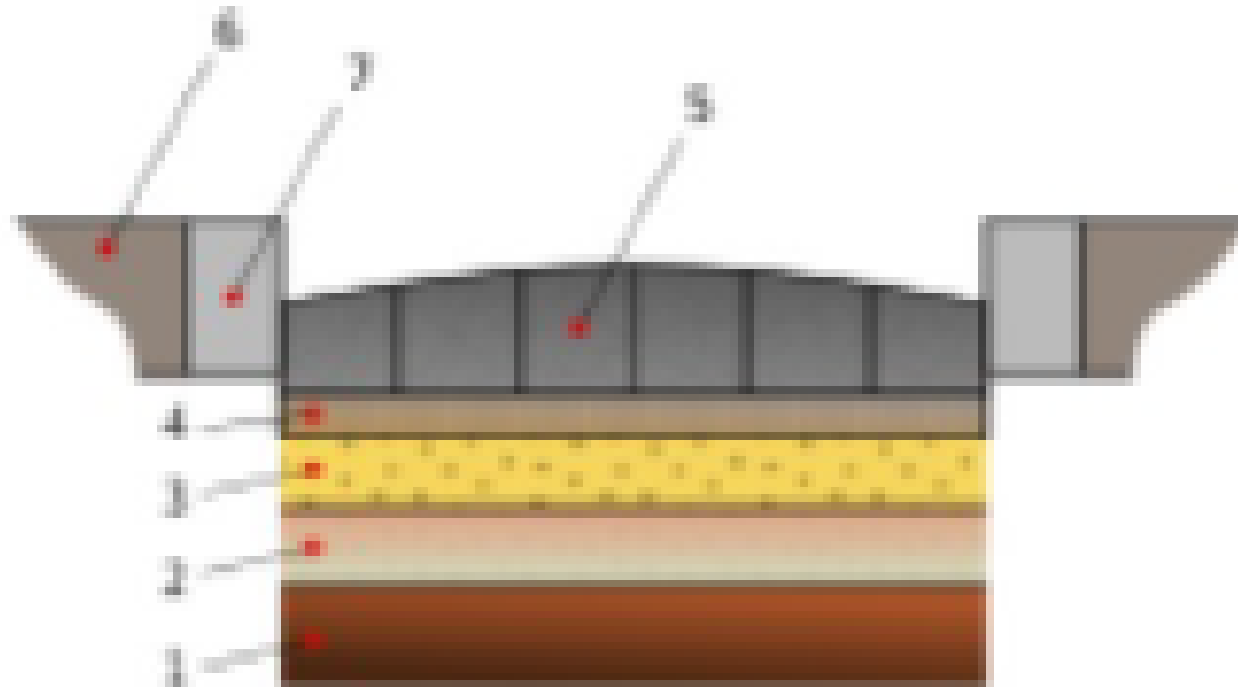
Einige römische Straßen betrafen auch das jetzige Ostösterreich:

- **Via Gemina** von Aquileia nach Aemona (Ljubljana); **Weiterführung** einer **Hauptstraße** nach: nach **Poetovio** (= slov. Ptuj an der Drau in der Stajerska in Ostslowenien) und weiter nach **Carnuntum** und **Vindobona** zum Donau-Limes
- **Via Julia Augusta** von Aquileia ins Drautal nach **Virunum** (Magdalensberg bei Klagenfurt) nach **Lauriacum** (Enns) oder nach **Iuvavum** (Salzburg) und als **Via Julia** nach **Augusta Vindelicum** (Augsburg) zu den Donaulimeslegionsstellungen
- **Hauptstraßen** verbanden auch die Stellungen des **Donau-Limes** (z.B. längs des jetzigen Römer-Radweges R6).
- Weitere Straßen durch Noricum nach Vindobona; z.B. bei Oberzeiring (nahe Judenburg): den Römern zugeschriebene Brücke über den Blahbach.
- Es ist **keine Römerstraße über den Semmering** bekannt; dafür aber über Kapellen, das **Preiner Gscheid**, längs dem Preiner Bach und der Schwarza über das spätere Gloggnitz und weiter ins Steinfeld Richtung **Aquae** (Baden) in der Provinz Pannonien.

Mit dem Zerfall des römischen Reiches verfielen auch deren Verkehrswege bereits beginnend mit ca. 300 n.Ch.

Aufbau einer Römerstraße:

- 7 Ecksteine
- 6 Fußweg (falls vorhanden)
- 5 Pflastersteine
- 4 feiner Schotter mit Lehm und Zement
- 3 Bruchsteine mit Zement oder Lehm
- 2 faustgroße Steine
- 1 gestampfter Untergrund



Frühes Mittelalter

- **Regionalisierung** der Macht und somit auch der (sinkenden) „Zivilisation“
- römisches Straßennetz wurde benutzt, aber nicht gewartet → **Zerfall**
- **Angst** vor allem Fremden; **Ziel der Wege**: der nächste Markt und die nächste Burg
- **Schutz** vor unbekanntem fremden Mächten in abgeschiedenen befestigten Orten (**frühe Burgen**)
- Ostösterreich war hauptsächlich besiedelt von Slawen und Nachkommen der Ureinwohner; teilweise unter der Hoheit der Awaren (die es, nachdem sie es bereits ca. 2 Jahrhundert lang beherrschten, auch von Karl d. Großen als Mark zugewiesen bekamen)
- Ein Zerfall der Brücken bedeutete auch einen Grenzschutz für das stark regionalisierte Denken des Mittelalters
- **schlechte Wege** aus/nach fremden Gegenden bot auch Sicherheit → keine Seuchen aus diesen Gegenden
keine Belagerungsmaschinen für fremde Soldaten
- **keine befestigten Wege (Hohlwege)** → keine Wege im feuchten Talboden, sondern über trockenere Bergrücken
Breite der Straßen und Wege (höchst unterschiedlich): Saumpfade 1,5 m, befahrbare Gebirgsstraßen und Karrenwege 2,5-2,7 m, Landstraßen 4,5 bis 5,0 m
- Karren mit **Starrachsen** ohne Gelenke → Serpentinien stellen ein großes Problem dar → gerade Wege
- Verlauf der Wege **möglichst gerade über Bergrücken** →
 - wenig Sumpf, weniger Matsch, daher wenig Pflege notwendig
 - Pferde und Ochsen schaffen starke Steigungen
 - kaum Serpentinien - wenig Erhaltungsaufwand
- Über den **Semmering** führte nur ein **Saumpfad**
- Statt dessen:
 - Nutzung des Römerweges über Prein
 - „Weinweg“ über Eichberg-Schottwien-Göstritzgraben-Kummerbauer Stadl-Steiermark (Burg Wartenstein 1180)

Hochmittelalter

- **Bau von Burgen im Großraum Semmering:** Pitten (ca.1050), Steyersberg,(13.Jhd) Kranichberg (ca. 1150), Wasserburg Stuppach (1130), Klosterburg Gloggnitz (1094), Wartenstein (1180 oberhalb v .Gloggnitz), Klamm (ca.1130) und Maut v. Schottwien, Reichenau (ca. 1190), Kloster Neuberg (1327), Hohenwang (1160, bei Langenwang), Liechtenegg (1290, bei Wartberg), Ober-Kapfenberg (ca. 1150), Nechelheim (ca. 1150, in St. Lorenzen), Bruck a d M (1263 mit Mauer befestigt), Landskron (1.H.13.Jhdt in Bruck a d M) u.s.w. (Quelle: Alle Burgen, Burgenatlas; verschiedene Quellen des Bezirks Neunkirchen)
 - **Grafschaft Pitten** durch Erbschaft zunächst an die Formbacher und **1158 an den steirischen Markgraf Otakar III von Steier.**
 - **1160** der **erste reguläre Weg („Venedigstraße“)** über den **Semmering (Cerwald)** angelegt zur Absicherung des steirischen Interesses; zeitgleich **das Hospiz (Spital)**. Angelegt als Schutz vor den Räufern der Räuberhöhle des Taborlochs (später nach Vertreibung der Räuber als Befestigung ausgebaut („Taborloch“ 1220 urkundlich erwähnt)).
 - **1192** trat die **„Georgenberger Handfeste“** (zwischen Otakar IV. [kinderlos] und Leopold V. 1186 abgeschlossen) in Kraft: **Österreich und die Steiermark sollen für immer ungeteilt** bleiben. Damit wurde auch die Verbindung zwischen diesen Gebieten für die Babenberger wichtig.
 - **Richard Löwenherz 1192** in Friesach entkommen, i. Erdberg bei Wien enttarnt und **gefangen**
 - **Lösegeld** von 100.000 Mark Silber (23 Tonnen = 3 Mrd. €) teilten sich Kaiser Heinrich und Herzog Leopold 1193. Ursprünglich war mehr gefordert:
 - 1.) Zahlung von 23 Tonnen Silber. Diese Menge entsprach ungefähr den doppelten Jahreseinkünften der englischen Krone. Davon erhielt Leopold die Hälfte, der Kaiser die andere.
Nicht erfüllt wurde:
 - 2.) Waffenhilfe für Heinrich VI. bei einem Feldzug nach Sizilien - mit 100 voll bemannten Schiffen, 200 Rittern und 100 Bogenschützen.
 - 3.) Freilassung von Isaak Komnenos von Zypern und Übergabe von dessen Tochter an Heinrich VI.
 - 4.) Heirat von Richards Nichte Eleonore von der Bretagne mit Friedrich I., dem Sohn Leopolds V. (der aber am Weg zur Hochzeit verstarb).
 - 5.) Richard Löwenherz setzt sich beim Papst dafür ein, dass Leopold nicht exkommuniziert und wieder in die Kirche aufgenommen wird, obwohl er einen Kreuzritter gefangen genommen hat. AufLeopold entfallendes Geld für **Erweiterung von Wien** (samt neuer Stadtmauer), zur Gründung von **Wiener Neustadt, Friedberg** und zur Ummauerung von Enns und Hainburg sowie für **Straßenverbindungen bzw. -verbesserungen** (auch für die „Venedigstraße“)
 - **Infrastruktur → Kultur:** 1227 **Venusfahrt** von **Ulrich von Lichtenstein** von Mestre nach Böhmen **„Wonach man mich dann ziehen sah/gar fröhlich noch am selben Tage/mit hohem Mut nach Murzuslage.“** Weiter: **„Do zogt ich über den Semernic gegen Glokeniz al zehant; da ich wan sehs ritter vant.“** (als Helmzier diente ein „nakert kint“ – siehe nächste Seite)

1239/40 **Artusfahrt v. U.v.L.** von der Stammburg Ulrichs von Lichtenstein im Murtal nach Himberg (wo Herzog Friedrich der Streitbare eine Weiterreise nach Böhmen abräät) **„Über den Smernic wir do zogten unde wâren fro: ze Glogentz wir die naht belieben“**
- Herzog Albrecht III.** verordnete **1386:** Steiermark, Kärnten, Krain, Böhmen, Schlesien, Polen haben die von Venedig und Ungarn rollenden **Frachten über den Semmering** zu leiten (**Privileg**).

Ulrich von Lichtenstein (1200 o. 1210 – 1275) aus dem „Frauendienst“:

Venusfahrt

Âventiure, wie der herre Uolrîch kûneginne wîse fuor durch
diu lant mit ritterschefte

(Das Abenteuer, wie Herr Ulrich auf Weise einer Königin mit einer
Ritterschaft durch das Land fuhr)

Weiße Pferde, silberweiße Sättel und Zierdecken, Knappen trugen die glänzenden Lanzen, den
Schild (oben rot, unten gelb mit blauem spitz unten und blauem Winkel darüber) und den
Turnierhelm, als Helmzier ein „nakert kint“ (mit durchsichtigem Kleid in den Händen Pfeil und
brennende Fackel, am Kopf mit Zöpfen eine Krone), Ulrich dahinter im weißen Faltenrock mit
Gürtel und Schnalle, mit weißen Handschuhen und Zopfperücke mit Perlen und durchsichtigem
Überkleid.

Um ihn herum weißgekleidete Mädchen und Posaunenbläser, Pfeifer, Fiedler und Trommler.
Auf der Reise hat in Turnieren er angeblich 307 Speere verstoßen und 271 Ringe verschenkt.

Artusfahrt

Eine ûzreise, diu ander
Êren gernde ritter, lât iuch schouwen
under helme dienen werden frouwen.
welt ir die zît vertrîben
ritterlîch êren rîch
wert ir von guoten wîben.

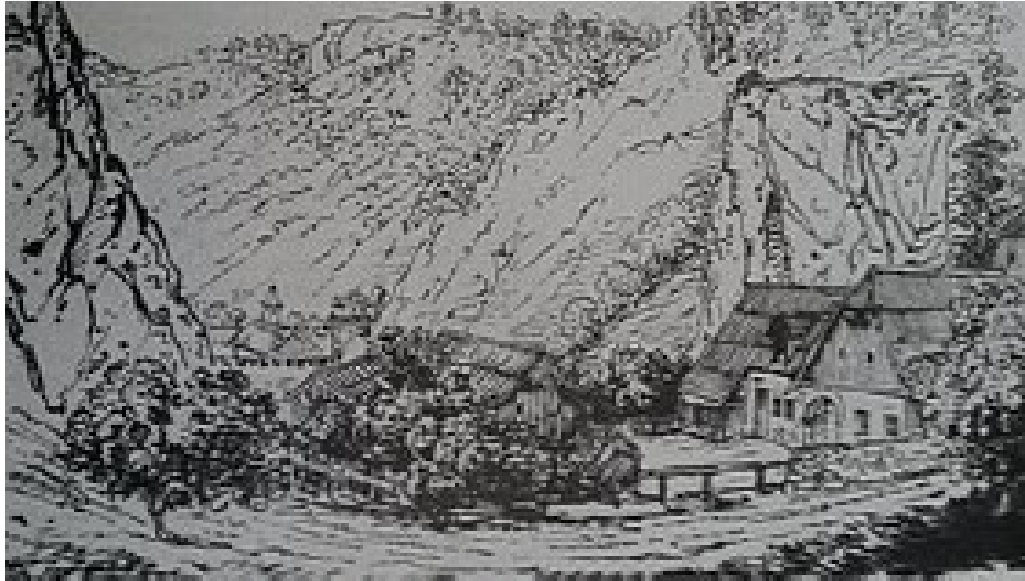
Diese beiden Reisen waren Pop-Großevents ohne Verstärker, ohne
Internet und Kino eines mittelalterlichen Künstlers – **Action und show**
pur.



Beginn der Neuzeit und Barock

- **Privileg von Albrecht III.** Semmering gegenüber dem Preinergscheid und dem Weinweg bevorzugt, auch wenn die steilen Hänge beim Myrthengraben und Heidebach eher ein Tragen der Lasten als das Befahren mit Karren ermöglichten.
- **Kriege** mit dem ungarischen König **Mathias Corvinus** (1485 Wien eingenommen hatte und dem nach 8 Monate langer 1486/7 Belagerung auch Wiener Neustadt kapituliert hatte) haben den Handelsverkehr zwischen Österreich und der Steiermark nicht gerade begünstigt. Nach dem Tod von M. Corvinus 1490 wurde Wiener Neustadt von **Maximilian I.** zurückgewonnen.
- **Generale Ptholomei** (1513) von Martin Waldseemüller ergänzte und modernisierte „Geographike Hyphegesis“ des Ptolomäus
- **Romwegkarte** (um 1500) des Instrumentenmachers Erhard Etzlaub (1460-1532) enthält 3 Alpenquerungen und den „**schrägen Alpendurchgang**“ Mähren – **Wien** - „**Neustadt**“ – „**Schadwynn**“ - **Bruck a.d.M** – **Villach** – Kanaltal (≈ Pontebbana-Achse).
- Auszug aus dem **Mauttarif von Schottwien** aus dem Jahre **1545** für folgende Waren:
 - Mineralien und Metalle (Salz, Eisen, Blei, Zink) Speck, Schmer, Schmalz, Unschlitt (festes Schmalz);
 - Honig, Zucker, Safran; Wein, Feigen, Anis, Kastanien, Weinbeeren, Mandeln, Limonen, Granatäpfel;
 - Wolle, Federn, Schindeln, Reifholz, Rebstöcke, Hafnerwaren;
 - Böhmisches Glas ging in den Süden, venezianisches nach Norden.
- Während der **Türkenkriege** (1538 und 1683 waren sie in Gloggnitz) erlahmte der Wirtschaftsverkehr am „schrägen Alpendurchgang“
- **1719** wurde **Triest** zum **Feihafen** erklärt → der „schräge Alpendurchgang“ gewinnt sehr an Bedeutung (Karl VI.)
- **1728** Errichtung einer **neuen Semmeringstraße** („**Carolusstraße**“, **Triesterstraße**) mit einer "**Kayser Pruckhen**„ über den Myrthengraben (Martinsgraben) – zunächst für den Kaiserbesuch und erst nach ca. 100 Jahren abgeschlossen.
- **1774** Trink- und **Schmiergeldverzeichnis v. K. Maria Theresia** erlassen, womit zu hohes Entgelt für das Schmieren von Wagenrädern „...von den Passagieren zu Hindanhaltung aller Excesse abgeheischt werden sollen.“

Carolusstraße



Kehre der Carolusstraße bei
Schottwien (um 1803)

Quelle: Katalog der NÖ Landesausstellung „Die Eroberung der
Landschaft“, 1992



Carolus-Denkmal von 1728 am
Semmeringpass

Semmeringstraße vom Industriezeitalter bis zur Gegenwart

- 1818 geplant, 1839-41 gebaut: „**Neue Semmeringstraße**“ („**Post und Hauptkommerzialstraße**“) mit **Serpentinen** und **flacherer Neigung** und damit auch für schwere Lasten besser geeignet.
- Diese „Neue Semmeringstraße“ war bis zur Eröffnung der Semmeringbahn auch die Verbindung zwischen den Bahnstrecken von Wien – Gloggnitz (1840-42) und Mürzzuschlag nach Bruck an der Mur und weiter nach Triest.
- Am 27. August **1899**, wurde am Semmering das **erste Autorennen Österreichs** ausgetragen.
1900 wurde Jakob Dietrich auf einem Bion-Benton-Motocycle Gesamtsieger. Ferdinand Porsche beteiligte sich ebenfalls an diesem Rennen.
Zwischen 1900 und 1909 sowie 1922 - 1924, 1926 - 1930 wurde jährlich ein Rennen abgehalten.
1933 fand das letzte Semmeringrennen statt.
- **1956 - 1958** als **Bundesstraße 17** neu trassiert; breiter mit Kriechspur.
- Daneben war die **Wechselbundesstraße B54** (Wiener Neustadt – Wechsel - Gleisdorf – Ludersdorf-Wilfersdorf) für die Verbindung nach Graz von Bedeutung.
- **1960 – 1999** wurde die **Südautobahn A2** von Wien über den Wechsel und über die Pack zur Staatsgrenze bei Arnoldstein gebaut.
- Mit der **Übergabe der Bundesstraßen an die Bundesländer 2002** wurden viele ehemalige Bundesstraßen zu Landesstraßen bzw. zu verkürzten Bundesstraßen (z.B. die ehemalige Bundesstraße 17 von Wien bis zur italienischen Grenze geht jetzt nur mehr bis Gloggnitz). In Bundeskompetenz verblieben die Autobahnen und Schnellstraßen.
- **Semmering-Schnellstraße S6** vom Knoten Seebenstein (Südautobahn A2) bis zum Knoten St. Michael (Pyhrnautobahn A9 und Murtal-Schnellstraße S36) . Eröffnungen: 1974 (als Umfahrung Leoben) bis 2004 (Kindberg – St. Marein 2. Richtungsfahrbahn und Semmeringtunnel und Tunnel Steinhaus)
- Die **Semmering-Querung der S6** wurde **1989** (Gloggnitz - Maria Schutz), **2002** (Ganzsteintunnel Mürzzuschlag), **2003** (Tunnel Spital) und **2004** (Semmeringtunnel und Tunnel Steinhaus) dem Verkehr übergeben.



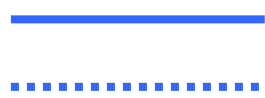
Der Klassensieger:
Daimler 16 PS Phönix-Rennwagen
1899

Wiener Neustädter Kanal

- Im **Siebenjährigen Krieg** (1756–1763; Friedrich II Preußen, Maria Theresia Österreich, weitere europäische Staaten) gingen die Schlesischen Industriegebiete für Österreich verloren → das NÖ Viertel unter dem Wienerwald sollte nach Wunsch der Regierenden zu einem **Industrieviertel** werden.
- **Großstadt Wien:** enormer **Holzbedarf** aus dem Süden NÖs;
aufkommende Industrie: Erschließung der **Steinkohlevorräte** von **Brennbergbánya** bei Sopron
Ziegelwerke im nördlichen Steinfeld
- **Wasserwege** waren DAS Verkehrsmittel der Zeit für Schwertransporte
- **Kanäle** sollten die natürlichen Wasserwege dort ergänzen, wo Verbindungen fehlten
- Juli **1796** Kaiser Franz II.; **Genehmigung zur Errichtung eines Schifffahrtskanals bis zur Adria**, Gründung der „k.k. privileg. Steinkohlen-&Canalbau A.G.“
- **1797-1803** Errichtung des **58 km** langen **Wiener Neustädter Kanals** Wien – Wiener Neustadt (– Neudörfel weitere 5 km).
103 m Höhenunterschied, ca.50 Schleusen; Breite 6 - 11 m, an den Schleusen und Durchlässen nur etwas über der Bootbreite.
- **Kanalkahn** war 22,8 Meter lang und 2,05 m breit (Nachbauten der britischen Narrowboats) von Pferden gezogen.
- **Weiterplanung zur Adria** erwies sich als **sinnlos**: Topographie und durchlässiger Kalk des slowenischen Karstes
- **Weiterführung nach Brennbergbánya** scheiterte an den ungarischen Magnaten
- **Georg Hubmer** (besser bekannt als „Raxkönig“) organisierte ab 1808 den Holztransport: Ca. Hälfte der Strecke legten die Brennholzscheite über Preinbach, Naßbach, Schwarza und Kehrbach zurück, für die andere Hälfte organisierte Hubmer den Holztransport mit 30 eigenen Schiffen am Wiener Neustädter Kanal.
Hubmer ließ ab **1811** und **1822-27** durch das Gscheidl (zwischen Mürztal und Preintal) einen **430 m** langen **Schwemmtunnel** sprengen, um das Holz zur Schwarza und weiter nach Wiener Neustadt und Wien zu bringen.
- **1847 Alois Miesbach** pachtet den Kanal für Kohlen- und Ziegeltransporte
- **1847** Eisenbahn Wr. Neustadt – Sopron → **1871** Verkauf des Kanals an **Erste Österreichische Schifffahrts Kanal A.G.** → 1876 Verkauf der Ersten Österreichischen Schifffahrts Kanal A.G. an die **Société belge de chemin de fer** und Umwandlung in die **Austro-Belgische Eisenbahngesellschaft k.k.**, die ab 1879 den Kanal nicht mehr betrieb → die Austro-Belgische Eisenbahngesellschaft gründete 1880 die **k.k. privilegierte Eisenbahn Wien-Aspang**



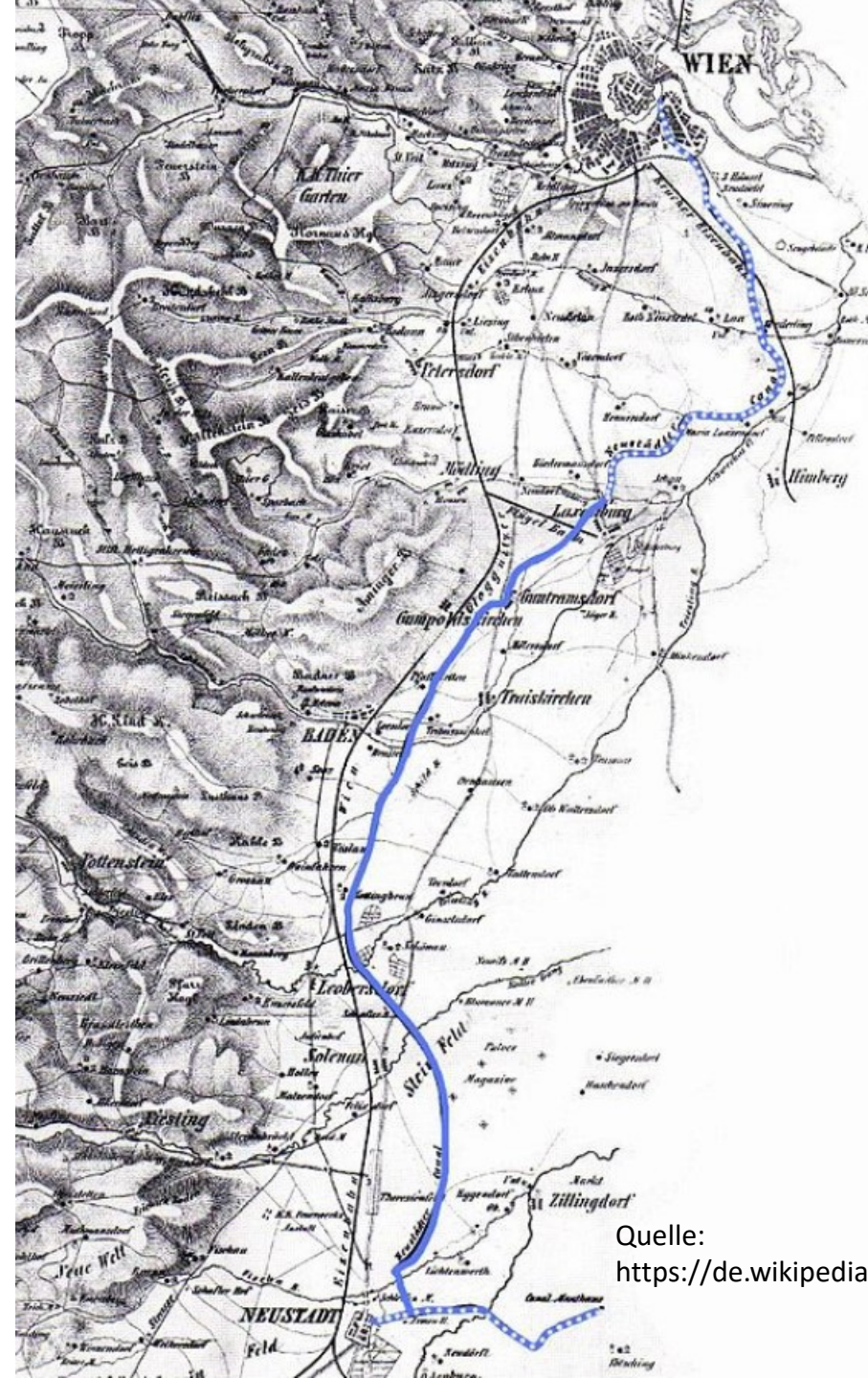
Wiener Neustädter Kanal 1875



2007 noch befüllt
stillgelegt

Trasse:

Wiener Hauptzollamt über Maria Lanzendorf, Laxenburg, Guntramsdorf, Tribuswinkel bei Baden und Sollenau nach Wiener Neustadt.



Quelle:

https://de.wikipedia.org/wiki/Wiener_Neustädter_Kanal

Die Südbahn - Gründerzeit

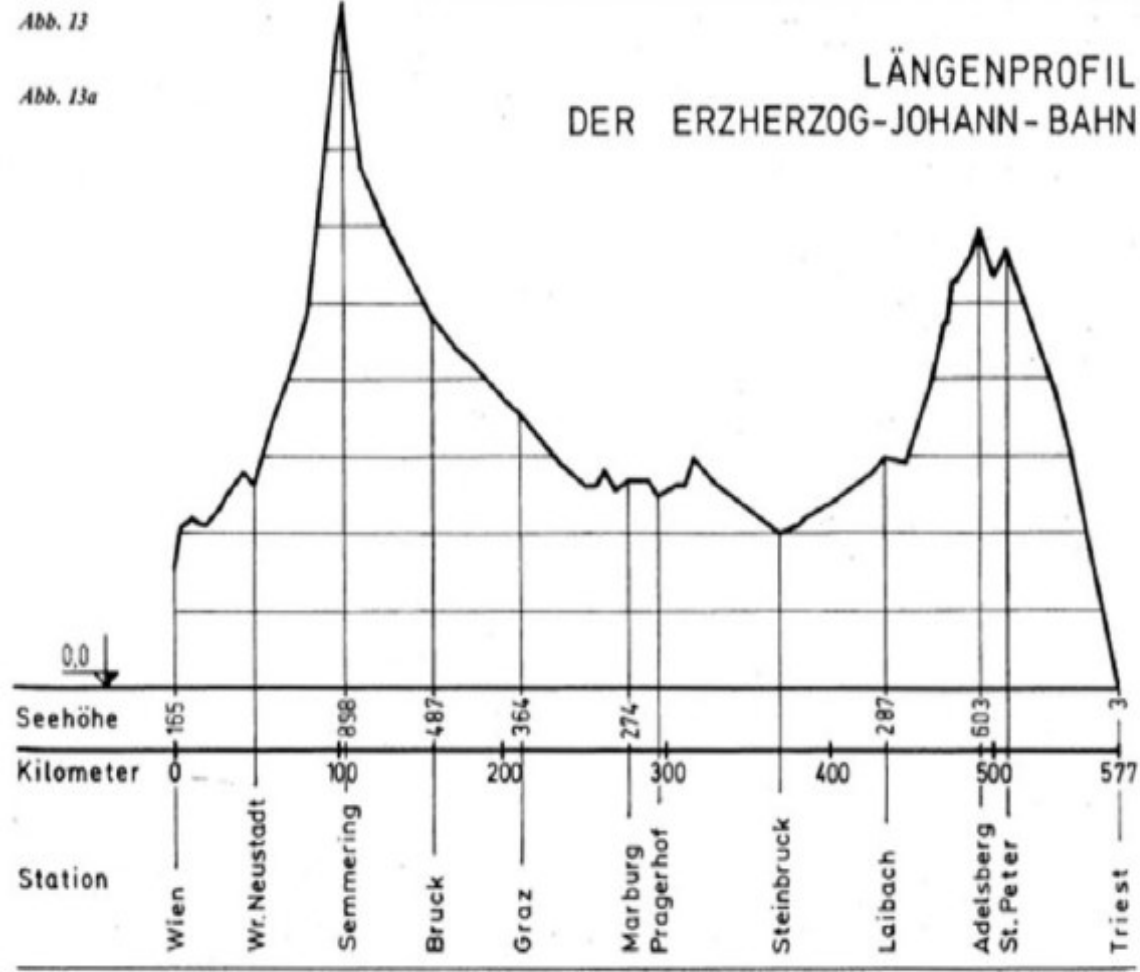
- 1829 hatte **Franz Xaver Riepl**, Professor des Wiener Polytechnischen Institutes die Idee, zunächst eine Pferdeeisenbahn von den Witkowitz Eisenwerken zum Ostrau-Karwiner Kohlenbecken weiterzuführen
 - einerseits bis zu den **galizischen Salzbergwerken** und
 - andererseits bis zur Donau nach **Wien** und - in Ergänzung im Zuge der alten Bernsteinstraße - **weiter bis zum Hafen Triest**.Eine Idee als Grundlage für die spätere Nordbahn und Südbahn war geboren.
- Der **steirische Erzherzog Johann**, General-Geniedirektor des österreichischen Heeres, wollte diese Idee einer Bahn von Wien nach Triest und die neue Erfindung der **Dampfeisenbahn** auf jeden Fall „seiner“ Steiermark zunutze machen und setzte sich für eine Trassierung über das Mürztal und Graz ein.
- Hauptmann **Karl Lobinger** konnte am 31. Juli 1839 seinem Auftraggeber Erzherzog Johann letztendlich eine „Übersicht der zwischen Wiener Neustadt und Triest ausgemittelten Eisenbahnlinie“ auf sieben Kartenblättern vorlegen.
- Mediziner meinten damals, dass der Mensch **keine höheren Geschwindigkeiten als 9 – 11 km/h vertragen** würde.
- Der Klerus meinte gar: „**Aufgehen wird die Erde in Feuer und Rauch!**“
- Der **Bankier Simon Georg Freiherr von Sina**, der „zweitreichste Mann Österreichs“ wollte eine Bahn von Wien nach Triest, wobei er sich 1837 bereit erklärte, die Fortsetzung der Bahnlinie von Wien nach Gloggnitz Richtung Triest im Falle ihrer Verwirklichung einem Anderen zu überlassen.
- **1840-42** wurden die Teilabschnitte zwischen Wien und Gloggnitz ausgehend von Wiener Neustadt dem Verkehr übergeben. **1842: Ghega** Staatsbahnplaner.
- Die Zeitungen schrieben am Tag der Eröffnung: „Es war die **größte Masse friedlicher Gäste**, die Neustadt je auf einmal direkt von Wien ankommen sah.“
- Nur zwei Jahre dauerte die Herstellung der von Ghega errichteten Bahn **Mürzzuschlag – Graz**, die am 21. Oktober **1844** unter Anwesenheit von Erzherzog Johann eröffnet werden. Zwei weitere Jahre später war die Südbahn bereits bis Cilli verlängert, **1849** bis **Laibach**. **1857** wurde schließlich **Triest** erreicht.
- Bis **1854** dauerte es, bis der **Lückenschluss über den Semmering** fertiggestellt war.
- Die **ursprünglich durchgängige Zweigleisigkeit** in Österreich wurde **1956 zwischen Graz und Spielfeld auf Eingleisigkeit rückgebaut** (😞).
- Seit den Bauarbeiten an der Koralmbahn wird Graz – Spielfeld **teilweise** wieder 2-gleisig ausgebaut; der durchgehende Ausbau wurde immer wieder verschoben.

SÜDBAHNLINIE WIEN - TRIEST

Erzherzog-Johann-Bahn



Streckenführung – Südbahn (Quelle: DULTINGER, 1985, 30)



Längenprofil der Erzherzog-Johann-Bahn und Realisierungsabschnitte der Erzherzog Johann Bahn (Quelle: DULTINGER, 1985, 29)

Strecke	Längen
Wien – Gloggnitz	74,8 km
Gloggnitz – Mürzzuschlag	41,8 km
Mürzzuschlag – Graz	94,7 km
Graz – Celje (Cilli)	132,2 km
Celje – Ljubljana (Laibach)	88,7 km
Ljubljana – Trieste	144,9 km

577,1 km

Elektrifizierung:

- 1) Wien-Gloggnitz (1956).
- 2) Gloggnitz - Payerbach-Reichenau (1957).
- 3) Payerbach-Reichenau - Mürzzuschlag (1959).
- 4) Mürzzuschlag-Bruck/M. (1963).
- 5) Bruck/M.-Graz (1966).
- 6) Graz - Spielfeld-Straß (1972).
- 7) Spielfeld-Straß - Maribor (1977).
- 8) Maribor-Zidani Most (1968).
- 9) Zidani Most-Ljubljana (1967).
- 10) Ljubljana-Logatec (1962).
- 11) Logatec-Postojna (1959).
- 12) Postojna-Triest (1936).

Planungsideen zur Semmeringbahn

Erste Überlegungen bildeten Querungen über den Wechsel, über den Semmering und über das Preiner Gscheid. Erzherzog Johann schied die Wechseltrasse aus, da er ein zu weites Abrücken von der Steiermark befürchtete.

Es gab eine Fülle von **Semmeringquerungs-Vorschlägen für Lokomotiv-Eisenbahnen (teilweise auch für Pferde-Eisenbahnen)**:

Matthias **Schönerer** (Planer der ersten Pferdeeisenbahn Linz – Budweis):

- a) über Schottwien und Maria-Schutz, Myrthengraben, mit Scheiteltunnel (2,3 km) zum Fröschnitzgraben (Maximalsteigung 37‰; Länge 25,5 km)
- b) über Schottwien und Adlitzgraben mit Scheiteltunnel (5-6 km) nach Steinhaus

Karl v. **Kraißler**:
c) über Reichenau und Prein mit Tunnel (5 km) unter der Kampalpe nach Spital (Maximalsteigung 25‰, Länge 25,5 km)
d) über Reichenau, Prein und oberen Adlitzgraben und Scheiteltunnel (2,5 km) unter der Kampalpe bis nördlich von Spital

Alternativvariante: e) über Reichenau, Prein, Scheiteltunnel (2,5 km) unter dem Sitzbichl ins Raxenbachtal u. über Kapellen n. Mürzzuschlag (Maximalneigung 25 ‰; 32,3 km Länge)

Karl R. v. **Ghega**:
f) von Neunkirchen südlich von Gloggnitz über Kranichberg, Wartenstein, oberhalb von Göstritz über Maria Schutz mit einem Scheiteltunnel (1,5 km) unter dem Sonnwendstein ins Fröschnitztal und nach Mürzzuschlag (Maximalneigung 20 ‰; Länge: 46,7 km; 15 Tunnel [Gesamtlänge der Tunnel 4,3 km])
g) über Schottwien und Maria Schutz bis ober dem Myrthengraben, mit Scheiteltunnel (1,5 km) ins Fröschnitztal und nach Mürzzuschlag (Maximalsteigung 25,7 ‰; Länge: 26 km; 2 weitere kurze Tunnel)
h) entsprechend der derzeitigen Semmeringbergtrasse, nur dass die Schwarzatalquerung erst in Reichenau erfolgt, so dass geringe Neigungen entstehen)

Alternativvariante: i) wie h) aber ab Gloggnitz bereits am Südhang mit Spitzkehre oberer Payerbach

Zur klassischen Eisenbahn gab es aber auch alternative Semmeringquerungs-Techniken:

- **Graf Joseph Westphalen: Ketten** mit **ortsfesten Dampftrieb**; (Alternativen dazu waren Seilzugantriebe) wobei mehrere Trassierungsvarianten existierten
- **Atmosphärische Eisenbahn (Adalbert Ritter von Schmid**, Eisenbahntechniker und hoher Beamter): Röhre zwischen den Schienen mit dampfbetriebenen Kolben, welche ein Vakuum erzeugen und so die Wagen (wie bei einer Rohrpost) bergwärts ziehen
- **Negrelli** (Verkehrsbauer) plante **Spitzkehren** mit Lokomotiven (**abwechselnd schieben und ziehen**)
- **Dr. Macher** (Hartberger Arzt): **Zahnradbahn**
- **Josef Ressel** (Erfinder d Schiffsschraube) plante **Rollen statt Schienen mit Kufenwagen** und ebenfalls mit **atmosphärischen Antrieb aber durch Wasserkraft**.

Ghegas Semmeringbahn

- Wiener Kongress 1815 → Metternichs Konservatismus und Spitzelstaat → Biedermeier und Vormärz → 1848 kocht die Unterdrückung über → **Revolutionen**
- Minister für öffentliche Arbeiten **Andreas Baumgartner** sucht als **Arbeitsprogramm zur Beruhigung der Massen Großprojekte** → Semmering-Querung
- **27. Juni 1848 Genehmigung** für eine etwas überarbeitete Eisenbahnvariante (siehe Vorseite h)) über Payerbach: **Auftrag an Ghega**
- **7. August 1848 Baubeginn** Nordseite, 30. August Baubeginn Südseite; **Bauzeit (nur) 6 Jahre**
- Bis zu 25.000 **Arbeiter** beschäftigt; Ca. 760 Todesopfer durch Cholera und Typhus; 14 Tote bei Felssturz in Weizettlwand; ansonsten relativ unfallfrei

Vorwürfe: - **Ingenieur- und Architektenverein** (1849) fordert Standseilbahn statt Eisenbahn

- Angriff eines Italieners auf Ghega mit Messer wegen **Hochverrats an der italienischen Befreiungsidee**
- Aufruhr des **Kutschergewerbes**
- Ghega wird „**katzelmacherischer Maurermeister**“ genannt, wegen des Stils der römischen Viadukte
- **versuchte Streckenblockade** durch den Bauern Polleros (der schon Napoleon bei der Myrthenbrücke ermorden wollte)
- **Stephenson:** „Ein unglückliches Experiment von Ghega, man sollte Bergbahnen **möglichst gerade u. eben bauen** u. Höhen mit Tunnels bezwingen.“

Lokomotiven:

- **Lokomotiv-Wettbewerb** für Semmering-Lok (1. Preis ging an „Bavaria“ der Fa. Maffei in München); keiner davon erhielt den Auftrag
- Auftrag an Wilhelm Freiherr von **Engerth**, der die „Semmering-Lokomotive, System Engerth“ konstruierte, die am 11. Dezember 1852 das Patent erhielt
- **Erste Fahrt am 23. Oktober 1853** mit der „**Levant**“ einer Serienlokomotive der südlichen Staatsbahngesellschaft, da die „Engerth“ noch nicht lieferbar war.

Am **12. April 1854** befuhr **Kaiser Franz Josef I.** von Mürzzuschlag aus die Strecke und ließ sich dabei von Ghega die einzelnen Bauwerke erklären. Bei der Einfahrt nach Gloggnitz passierte ein glücklicherweise nicht folgenschweres Unglück: Es verding sich der Schlot der Lokomotive „**Emmersberg**“ am Dach der Stationshalle der Privatbahngesellschaft und riss ab; der Kaiser wurde in Dampfqualm eingehüllt.

Ab **17. Juli 1854: fahrplanmäßiger Personen – und Güterverkehr** gem. Kundmachung in der „Österreichischen Kaiserlichen Wiener Zeitung“ Nr.166

Blick auf die alte Semmeringbahn vom Eselstein; Hannes
Weinzierl ein „Kämpfer“ für den Basistunnel nach Mürzzuschlag



13. Juli 2017

Weitere Bahnstrecken in den Süden

Ostumfahrung über Ungarn: seit **1879** durchgehend befahrbar; aktuell in Ungarn von der Raaberbahn betrieben

- **Pottendorfer Linie:** 1871 Wampersdorf – Ebenfurth - Wiener Neustadt und 1874/5 Meidling – Wampersdorf eröffnet
- **Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. = GYSEV/Raaberbahn:** Győr – Sopron (1876) und Ebenfurth – Sopron 1879 eröffnet
- **Sopron – Szombathely:** 1865 eröffnet
- **Szombathely – Staatsgrenze bei Mogersdorf:** 1872 eröffnet (Teil der „Ungarischen Westbahn“ Szekesfehervar - Graz)
- **Steirische Ostbahn:** Graz – Staatsgrenze bei Mogersdorf: 1872/73 eröffnet

Aspangbahn – Wechselbahn – Termenbahn – steirische Ostbahn:

- **Aspangbahn:** Die „k.k. privilegierte Eisenbahn Wien-Aspang“ (EWA) errichtete 1880/81 auf dem Gelände des vormaligen Rennweger Hafengeländes den Aspangbahnhof und nahm im **Oktober 1881** nach kurzer Bauzeit die **Aspangbahn** von **Wien** bis **Aspang** in Betrieb.
- **Wechselbahn:** Aspang – Mönichkirchen – Friedberg; 1910 eröffnet
- **Thermenbahn:** Fehring – Fürstenfeld 1885, Fürstenfeld – Hartberg 1891, Hartberg – Friedberg 1905 eröffnet
- **Steirische Ostbahn:** Graz – Staatsgrenze bei Mogersdorf: 1872/73 eröffnet

Bruck a.d. Mur – Tarvis – Triest:

- **Bruck an der Mur – St. Michael** 1868 eröffnet (Bruck a.d.M. – Leoben = Seitenast d. Südb., Leoben – St. Michael = Seitenast d. Kronprinz Rudolf B.)
- **St. Michael – Villach:** Teil der Kronprinz Rudolf Bahn 1868
- **Villach –Triest (Pontebbana, Pontafelbahn):** 1879 eröffnet bis **Udine**, von wo seit 1860 bereits eine Bahn über Görz nach Triest existierte

Vom Schutt zur Hochleistungsbahn

- Die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen brachte für die Südbahn(en) kaum nennenswerte Fortschritte
- **Nach dem 2. Weltkrieg:** Wiederherstellung eines geregelten Zugverkehrs als Hauptziel der Investitionspolitik; dazu gehörte auch die Gewinnung altbrauchbaren Materials durch Rückbau (z.B. 1956 Rückbau auf Eingleisigkeit südlich von Graz; 1. Welle Auflassung von Nebenbahnen)
- Die Politik sah die **Verkehrszukunft** primär im **Straßenverkehr** und im **Flugverkehr**
- Für die Bahn galt es, **Rationalisierungseffekte** zu erzielen (Personalreduktion, Automatisierung von Stellwerken, Weichen und Schranken; Zentralverschiebebahnhöfe; Elektrifizierung zur Verringerung der erhaltungsaufwendigen Dampflokomotiven); parallel gab es ein Nebenbahnsterben. Kreisky hat dann die **Schnellbahn** für Pendler forciert (Nahverkehrsprojekte); darüber hinaus wurden Verkehrsverbünde mit günstigen Tarifen geschaffen.
- Mit den **Erdölkrisen** 1973 und 1979/80, dem steigenden **Umweltbewusstsein**, den Erfolgen von **Hochgeschwindigkeitsstrecken im Ausland** (1964 Tokio – Osaka und in Folge die 12 Shinkansenstrecken; 1983 TGV-Paris-Lyon und dann weitere TGV-Strecken; 1986 Direttissima Rom-Florenz, Deutschland ICE-Netz) und dem **fortschrittlichen Gedankengut der Verkehrsminister Ferdinand Lacina und Rudolf Streicher wendete sich die verkehrspolitische Grundhaltung in Österreich: Fortschritt und Erfolg sollten die Zukunft der Bahn sein**
- **1986 ADL-Studie** „Konzeption und Erarbeitung der Planungsvorgaben für das Hochleistungsstreckennetz Österreichs“ → HL-INTERCITY-SERVIC/IC im Donau- und Pontebbanakorridor (bis 200 km/h), HL-INTERREGIO-SERVICE/IR (bis 160 km/h), HL-GÜTERSERVICE

Der Begriff **HL = Eisenbahn-HOCHLEISTUNG** wurde geboren; die Umsetzung wurde zu einem wesentlichen Teil außerhalb der ÖBB angesiedelt.

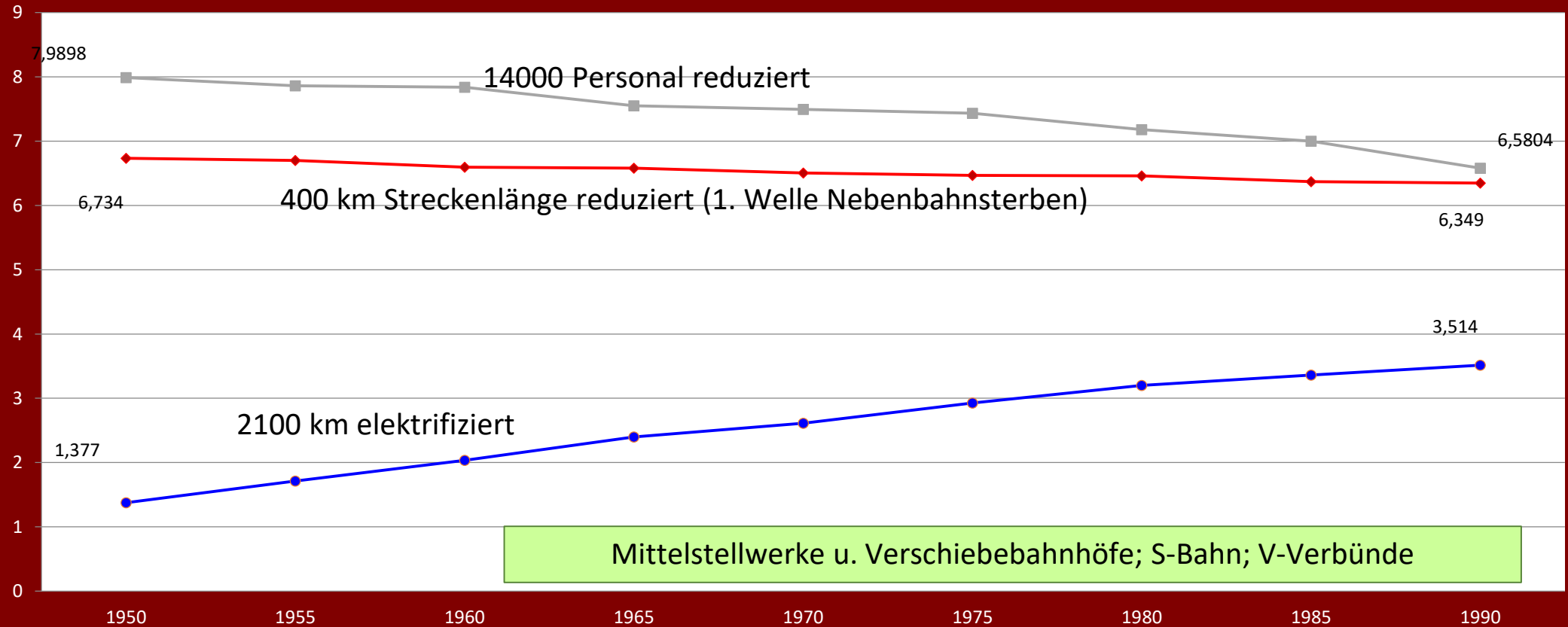
- **Interministerielles Planungskonzept „Die Neue Bahn“**
- **1989 Hochleistungsstreckengesetz ([BGBl. Nr. 135/1989](#))** und als erste zusätzliche Finanzierung eine Novelle zum ASFINAG-Gesetz
Gründung der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) als Projektgesellschaft zur Planung und Errichtung von HL-Strecken im Besitz des Bundes, unabhängig von den ÖBB (nur Kooperationsvertrag)

Erste Hochleistungsstreckenverordnungen der Bundesregierung

Erste Übertragungen von Planungen und Bau an die HL-AG

Eisenbahn in Österreich 1950-1990

◆ 1000 km Baulänge ● elektr.Streckenlänge in 1000 km ■ Mitarbeiter in 10.000



Die Neue Südbahn (Hochleistungsbahn)

Erklärung der (Neuen) Südbahn zur Hochleistungsstrecke durch Verordnungen der Bundesregierung:

- In der 1. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl. Nr. 370/1989 u. A.: Gloggnitz – Mürzzuschlag (Semmeringbasistunnel)
Wien – Pottendorf – Wiener Neustadt (Pottendorf Linie)
- In der 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl. Nr. 675/1989 u. A.: Villach – Staatsgrenze bei Thörl-Maglern
Raum Wien – Baden – Gloggnitz
Mürzzuschlag – Bruck a.d.Mur – Graz (inkl. Güterterminal) - Staatsgr. bei Spielfeld-Str.
Bruck an der Mur – St. Michael
- In der 3. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl. Nr. 83/1994 u. A.: St. Michael – Klagenfurt – Villach
Wien – Eisenstadt – Oberwart – Graz – Klagenfurt – Villach – Staatsgrenze Ö/I
- In der 4. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl. II Nr. 273/1997 u. A.: Raum Graz – Staatsgrenze bei Mogersdorf (Steir. Ostbahn)
- In der Änderung der 1. Hochleistungsstrecken-Verordnung BGBl. II Nr. 397/1998: Wien (einschließlich Terminal Inzersdorf) – Pottendorf – Wiener Neustadt

Davon Planungs-(und teilweise auch Bau-)Projekte der HL-AG durch Übertragungsverordnungen der Verkehrsminister:

- Semmeringbasistunnel Gloggnitz – Mürzzuschlag (**SBT**) – im Bau
- Güterterminal Graz (**Cargocenter Graz**) - fertiggestellt
- Graz – Klagenfurt (**Koralmbahn**) – in Fertigstellung
- Klagenfurt – Raum Villach (**Zentralraum Kärnten**) (später durch ÖBB zurückgestellt)
- Raum Graz – Staatsgrenze bei Mogersdorf (**Steir. Ostbahn**) (später durch ÖBB zurückgestellt)
- Vernetzungsplanung – permanent

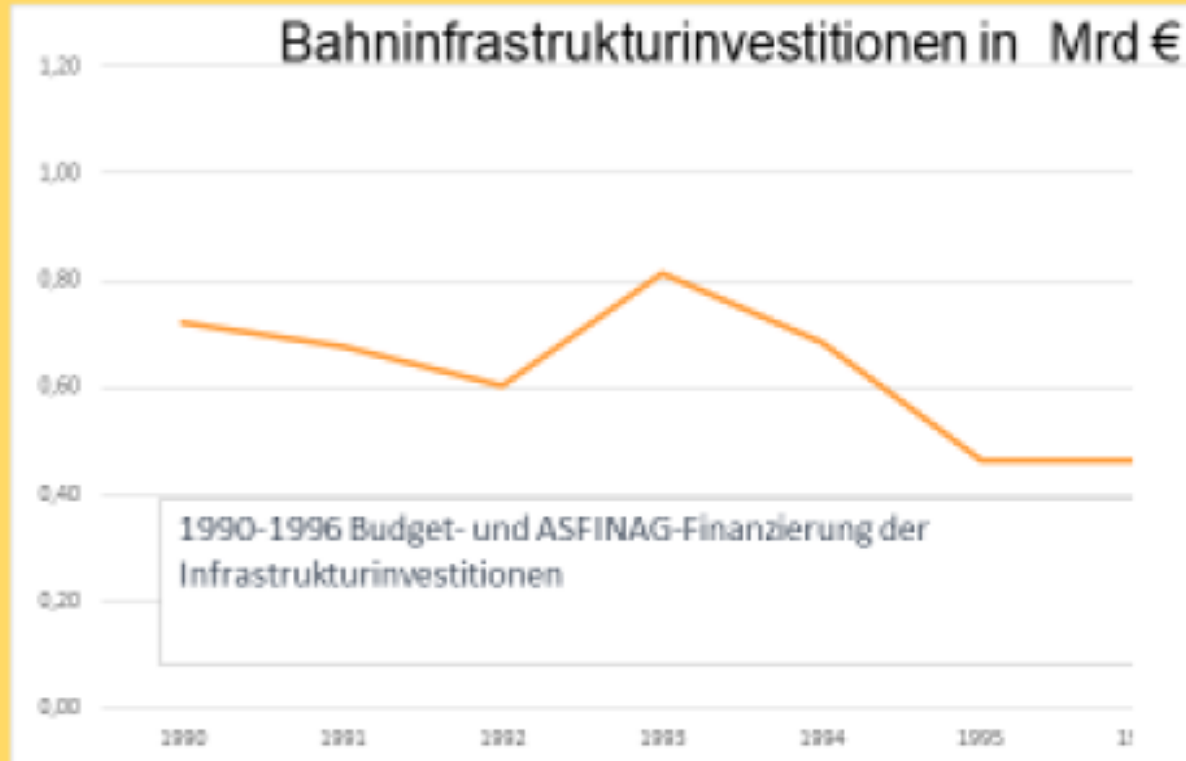
Verkehrsminister: **R. Streicher**
V. Klima
R. Scholten
C. Einem

danach nur mehr
Bauübertragungen v. geplanten
Projekten und
Änderungen dieser Verordnungen

Auch wurde die **zwischenzeitig in Betrieb genommene viergleise Westbahn** Wien - Linz und weiterführende Projekte westlich davon der **HL-AG zur Planung und Bau** übertragen.

2004 wurde die HL-AG mit der Infrastruktur AG der ÖBB verschmolzen.

Finanzierung der Bahninvestitionen bis 1995

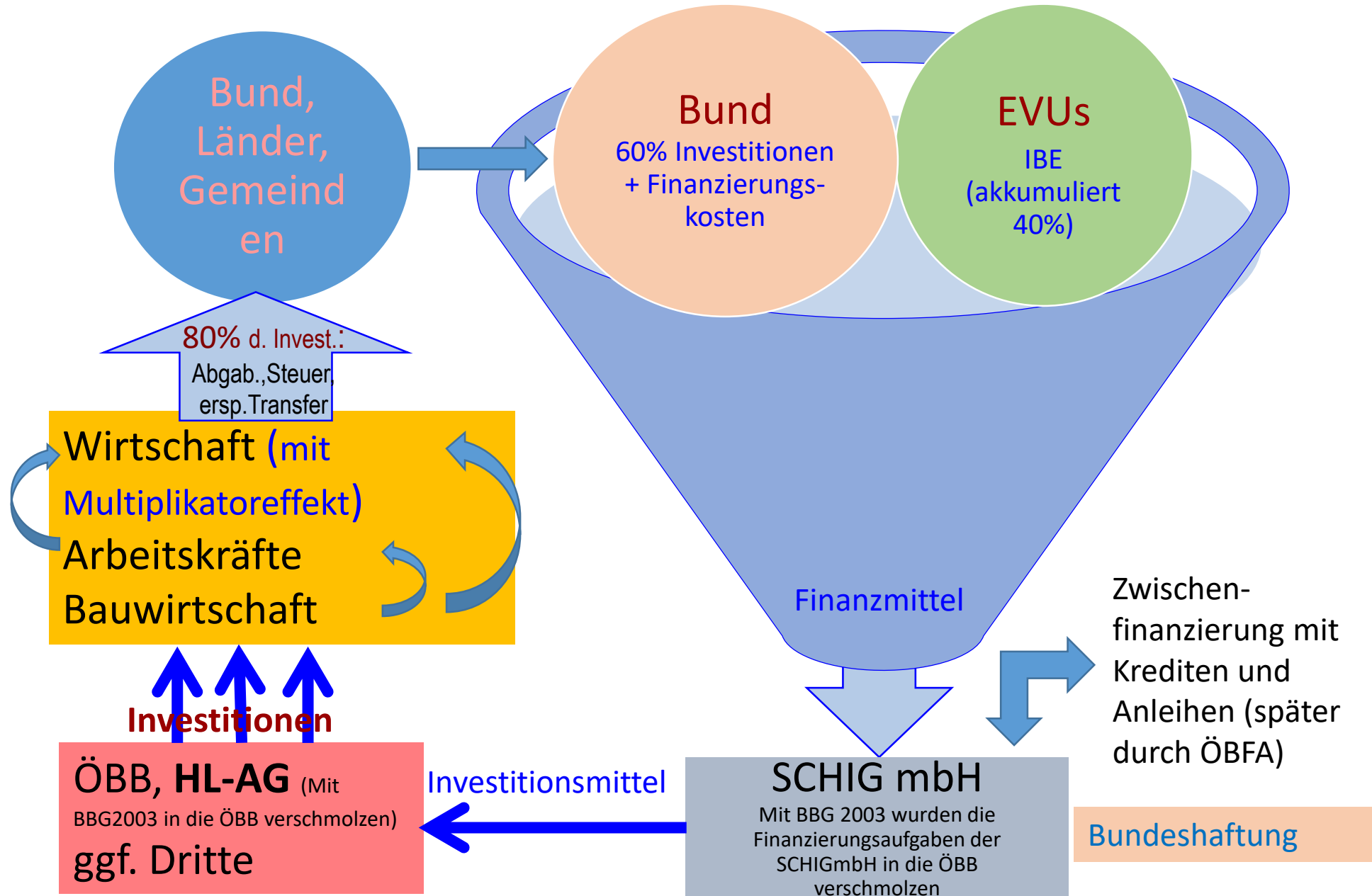


Da die zusätzlichen ASFINAG –Mittel bald verbraucht waren, war es 1995 notwendig die Finanzierung der Investitionen in die Infrastruktur der Bahn auf eine neue Basis zu stellen.

Die Neue Bahn (Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen)

- Bis zur Schaffung der „Neuen Bahn“ 1989:
Finanzierung der Bahninvestitionen fast **ausschließlich über das Bundesbudget** (selten auch Staatsanleihen)
(„**Bundeshaushaltskapitel 79: Österreichische Bundesbahnen**“)
- **ASFINAG-Novellen (1989, 1991)** begleitend zum Hochleistungsstreckengesetz:
zusätzlich zum Budget: 23 Mrd. ATS (=1,67 Mrd. €) (davon aber nur ein **kleiner Teil für HL-AG-Projekte**)
- **Bundesbahngesetz 1992:**
Unternehmen **ÖBB** wird **Kapitalgesellschaft (Gesellschaft sui generis)**
Aus dem Bundesbudget ausgegliedert
ÖBB wird in die Divisionen **Infrastruktur und Absatz** gegliedert
Für die Benutzung der Infrastruktur wird ein Benutzungsentgelt (**IBE**, Schienenmaut) eingehoben
- Mittel für den Bahnbau bald verbraucht → angespannte Budgetlage 1995 (siehe Grafik Vorseite).
Auftrag von **Minister Klima** an **Walter Brenner** in einer hochrangigen Arbeitsgruppe ein Finanzierungsmodell zu entwickeln.
Ergebnis: **SCHIG-Modell → 1995** in einem Gesetz umgesetzt (BGBl. Nr. 201/1996 Artikel 94)
- **Bundesbahnstrukturgesetz 2003: Integration der SCHIG Finanzierungsaufgaben in die ÖBB, Teilung der ÖBB in 8 Gesellschaften und Verschmelzung ÖBB-Infrastruktur Bau AG mit HL-AG** (damit Auflösung der HL-AG und der unabhängigen SCHIG-Finanzierung)

SCHIG -Finanzierungsmodell



Politik und Wissenschaft – Semmering Basistunnel

- Am **29.8.1991** erließ der Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr die **Trassenverordnung** für den Semmering-Basistunnel auf Basis der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens (inkl. aller Stellungnahmen der betroffenen Bundesländer und Gemeinden sowie der gesetzlichen Interessensvertretungen). Von den von Niederösterreich bestellten Gutachtern erfolgten **keine Einwendungen** gegen den Trassenverlauf. Verordnung des Trassenverlaufes der Hochleistungsstrecke Gloggnitz-Mürzzuschlag, **BGBI. Nr. 472/1991**.
- **November 1991**; Verkehrsminister Streicher und der damalige LH-StV Dr. Erwin Pröll: **Übereinkommen Bund - Land Niederösterreich: Erfordernis „des Semmering-Basistunnels zur Ermöglichung eines effizienten Verkehrs“ Weiterbestand der Semmering-Scheitelstrecke (Ghega-Bahn) für den Regional- und Ausflugsverkehr**
- Alle zwischen 1990 und 1999 von Oppositionsparteien gestellten Entschließungsanträge auf Baustopp wurden durch das Parlament abgelehnt.
- Haltung der Bundesländer:
 - Mai 1991: Beschluss der **Kärntner** Landesregierung unter dem Landeshauptmann Dr. Jörg Haider („Kärntner Memorandum“), die Südbahn auszubauen und den Semmering-Basistunnel zu realisieren
 - Juli 1991: Beschluss der **Niederösterreichischen** Landesregierung unter Landeshauptmann Mag. Siegfried Ludwig und mit dem damaligen Landesverkehrsreferenten Dr. Erwin Pröll („Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept“) - dieses sah ebenfalls den Bau des Semmering-Basistunnels mit Priorität 2 (Realisierungszeit 10 bis 15 Jahre) vor.
 - August 1991: „**Steirisches** Gesamtverkehrsprogramm“ mit der Forderung nach der Realisierung des Semmering-Basistunnels; Landesverkehrsreferentin der Steiermark war Waltraut Klasnic.
- 1993: **Gutachten** von Max Herry und Gerhard Platzer: Entwicklung des Verkehrs zur Evaluierung der Südbahn
Untersuchung von Roman Jaworski und Erich Kopp: Möglichkeiten einer Modernisierung der bestehenden Semmering-Strecke
Max Herry: Entwicklung der Güterverkehrsverflechtung zur Evaluierung der Südbahn
Gerhard Platzer: Personenverkehrsprognose und Netzumlegung (Personen- und Güterverkehr) zur Evaluierung der Südbahn
Prognos-Studie: „Evaluierung der verkehrswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Bedeutung des Systems Südbahn“
- Fazit: **Jeder Tag Verzögerung** der Fertigstellung bedeutet ca. 2 Mio. ATS (**150.000,-€**) volkswirtschaftlichen Schaden.
- **November 1994:** **Baubescheid für Gesamtprojekt durch BMÖWV**

Juristische „Hochschaubahn“ – Landschaftsschutzbescheid Semmering

Landschaftsschutz-Bescheide von Niederösterreich offen: „juristische Hochschaubahn“:

- **BH Neunkirchen: HL-AG soll Antrag** zur Klärung der Rechtsfrage stellen; „von Seiten der Amtssachverständigen für Naturschutz bestehen gegen den geplanten Eisenbahntunnel und gegen die geplante Bahntrasse keine grundsätzlichen Bedenken.“
- Vorsichtshalber stellt die HL-AG bei der BH Neunkirchen „in eventu“ unter Wahrung des Rechtsstandpunktes, dass dies entbehrlich wäre, die naturschutzrechtliche Anzeige und beantragte für die Bauteile im Landschaftsschutzgebiet die naturschutzrechtliche Bewilligung.
- **Keine Erledigung seitens der BH Neunkirchen** → Devolutionsantrag von HL-AG (um damit im Falle einer Ablehnung schneller die Möglichkeit eines Höchstgerichtsentscheides herbeizuführen zu können).
- Juni 1996: Bescheid der NÖ Landesregierung: Abweisung des Devolutionsantrages; Bewilligungspflicht der Eisenbahnanlagen läge vor (Zuständig BH).
- HL-AG: Verfassungsgerichtshofbeschwerde dagegen → VfGH tritt die Beschwerde an den VwGH ab;
1996 Antrag an BH Neunkirchen um naturschutzrechtliche Bewilligung → keine Erledigung
- HL-AG: Devolutionsantrag beim Land NÖ → vom Land 1997 zurückgewiesen
- HL-AG: 1997 zweite Verfassungsgerichtshofbeschwerde
- Da weitere Verzögerungen im Naturschutzverfahren ein Amtsmissbrauch gewesen wären und eine Ablehnung der Rechtslage widersprochen hätte, wurde Ende 1997 das **NÖ Naturschutz geändert**. Auf dieser geänderten Rechtsbasis wurde von der BH Neunkirchen der Antrag abgelehnt und die Ausführung des Tunnels untersagt.
- HL-AG: 1998 Berufung gegen den BH-Bescheid beim Land NÖ → 1998 neuer Bescheid durch Land NÖ mit Untersagung des Projektes
- HL-AG: 1998 dritte Beschwerde beim VfGH
- **VfGH hebt 1999 die Änderung des NÖ Naturschutzgesetzes und den ablehnenden Bescheid auf** → statt einen neuen Bescheid zu erlassen, weist das Land NÖ das Verfahren an die BH Neunkirchen zurück → dagegen erhebt die HL-AG die 1. Beschwerde beim VwGH
- Ende 1999 **hebt der VwGH die Zurückweisung** des Verfahrens an die BH **auf** und schränkt die Genehmigungsbefugnisse des Landes inhaltlich ein und weist darauf hin, dass die **Verfahrensverzögerung rechtswidrig** sei und das Land daher einen Bescheid zu erlassen habe
- Nachdem das Land dieser Aufforderung nicht nachgekommen ist, erhebt die HL-AG die 2. Beschwerde beim VwGH wegen Verletzung der Entscheidungspflicht → der **VWGH fordert daraufhin das Land NÖ auf binnen 3 Monaten einen Bescheid zu erlassen** → Knapp vor Ablauf der Frist ersucht Land um Fristerstreckung → 2001 erlässt das Land einen negativen Bescheid und verweigert die Bewilligung
- HL-AG: 2001 3. Beschwerde beim VwGH gegen den Bescheid → **VwGH hebt 2004 alle negativen Bescheide des Landes NÖ gegen SBT auf**
- Bei neuerlicher Verzögerung wäre gem **VWGG §42 Abs.4** eine Bescheidausstellung durch den **VwGH** selbst begründbar gewesen, wodurch es zu einem positiven Bescheid hätte kommen können und damit zu eine endgültigen Niederlage des Landes.

Neuprojektierung des Semmering-Basistunnels (SBT)

- Um die Möglichkeit der Anwendung des **VWGG §42 Abs.4** (positive Bescheiderstellung durch den VwGH selbst und damit endgültige Niederlage des Landes NÖ) abzuwenden gab es nur mehr ein sicheres Mittel: ein Rückzug des Antrages durch den Projektwerber.
- Da zwischenzeitig dem HL-AG Vorstand DI Brenner der Kärntner Dr. Moser nachgefolgt war (mit 1.1.2003) und die HL-AG in die ÖBB-Infrastruktur verschmolzen wurde (April 2005) war ein neuer Handlungsrahmen gegeben.
- Es wurde - um eine Vorstandshaftung nicht schlagend zu machen - mit einem **Beschluss des Ministerrates** vom 30.3.2005 der Verkehrsminister beauftragt, die für ein Projekt „Semmering-Basistunnel neu“ erforderlichen Handlungen als Eigentümerversorger der ÖBB Holding AG im Sinne des §103 Aktiengesetz zu veranlassen. D.h. Verkehrsminister Gorbach als nunmehriger Eigentümerversorger hatte einen entsprechenden **Hauptversammlungsbeschluss der ÖBB-Holding AG** gefasst. Auf dieser Basis wurde im Rahmen einer **außerordentlichen Hauptversammlung der ÖBB Infrastruktur Bau AG** am gleichen Tag beschlossen, das **Naturschutzverfahren für das bisherige Projekt „Semmering-Basistunnel alt“ nicht mehr weiter zu verfolgen** und die Projektentwicklung und die Projektplanung für einen „**Semmering-Basistunnel neu**“ zu beginnen.

Als Begründung wurde genannt:

- Angesichts der Neigungsverhältnisse der Koralmbahn wird für die Neue Südbahn eine durchgehende Flachbahn angestrebt (Anmerkung: Nicht erwähnt wurde die Neigung bei Tarvis mit 21 ‰, für deren Beseitigung bis jetzt kein Projekt begonnen wurde)
 - Die zweigleisige Ausführung (mit Rettungstunnel) entspräche nicht dem „Stand der Technik“ (Anmerkung: Die zweigleisige Ausführung gelangte beim einröhrigen Lainzer Tunnel [wegen der geringen Überlagerung aber ohne Rettungstunnel] sehr wohl zum Einsatz)
 - Das „alte“ Projekt führt durch stark wasserhaltiges Gestein mit Gebirgsstörungen (Anmerkung: das neue Projekt auch)
 - Das Verhinderungsrisiko ist bei einem neuen Projekt geringer (Anmerkung: das neue Projekt musste erst alle Bescheide neu durchlaufen, die Grundeinlösen mussten vorgenommen werden und das Projekt hat ebenfalls eine Realisierungszeit von über 22 Jahren, während das „alte“ Projekt bei Vorliegen eines gültigen Naturschutzbescheides schon längs in Betrieb wäre)
- Das Neue Projekt ist mit 27,3 km um ca. 5 km länger und durch die durchgehend zweiröhrige Ausführung auch entsprechend teurer als das alte Projekt (der Rettungstunnel war ja schon weit fortgeschritten).
 - Zur Erinnerung: **Jeder Tag Verzögerung** der Fertigstellung bedeutet ca. **150.000,-€** volkswirtschaftlichen Schaden für Österreich (Prognos-Studie).

Dessen ungeachtet leisten die Techniker und weit über 1000 Beschäftigte großartige Arbeit an diesem Projekt unter schwierigsten Bedingungen.

Meilensteine (SBTneu)

- April 2012: Spatenstich
- Jänner 2014: Baubeginn Tunnelabschnitt Fröschnitzgraben
- Juli 2015: Baubeginn Tunnelabschnitt Gloggnitz
- Mai 2016: Baubeginn Tunnelabschnitt Grautschenhof
- Fertigstellung vermutlich nach 2027

Länge 27,3 km

Der SBT wird ein **Fahrzeitverkürzung um ca. ½ h** bringen: damit ist es eines der wirksamsten Einzelprojekte.

Im **Güterverkehr** sind wesentlich längere und **schwerere Züge** als bisher möglich und damit auch eine **höhere Wirtschaftlichkeit** gegeben.
Durch die Entlastung der Bergstrecke von schweren Zügen tritt auch eine **große Ersparnis in der Erhaltung** dieser Strecke ein.

Baulos SBT2.1 „Tunnel Fröschnitzgraben“



Koralmbahn

- Treffen zwischen der steirischen Abgeordneten z. **NR Ludmilla Parfuss** und dem Autor dieses Artikels (DI **Walter Brenner** als Ministersekretär) am 14.9.1993 und einem Folgetreffen am 11.11.1993 in Deutschlandsberg, bei dem auch der Zweite Landtagspräsidenten **Dr. Christoph Klausner** zugegen war: Planung einer Bekanntgabe bei einer bereits breit organisierte Veranstaltung am 19.11.1993 in der Koralmhalle in Deutschlandsberg mit politischen Vertretern der Steiermark und Kärnten.
- An diesem Tag erfolgte die Gründungssitzung des **Komitees „Pro Koralmtunnel“**. Verkehrsminister **Klima** stellte dabei fest, dass die Trassensicherung nach ausreichender Planung durch eine Trassenverordnung gem. HL-Gesetz erfolgen sollte. So geschah es dann auch. Im Jahre 1995 erfolgte die Planungsübertragung an die HL-AG durch Verkehrsminister Klima (BGBl. Nr.597/1995).
- Bei den Planungen handelt es sich mit einer Länge von ca.130 km um die **bislang längste zum überwiegenden Teil völlig neue Eisenbahnstrecke in Österreich seit dem Reformzeitalter** im 19. Jahrhundert mit dem Herzstück, dem ca. 33 km langen Koralmtunnel; die Trassierung wurde auf 250 km/h ausgelegt. Korridoruntersuchung: Begleitend zur Projektleitung der HL-AG wurde ein **Lenkungsausschuss** bestehend aus Mitgliedern des Verkehrsministeriums, Vertretern der beiden Bundesländer Steiermark und Kärnten, der beiden Landeshauptstädte, der ÖBB und der HL-AG eingerichtet.
- **Partnerschaftliche Trassenauswahl** mit Einbindung der Region und ihrer Bevölkerung: nach dem Vorbild des Partizipationsverfahrens „Ephesos-Modell“ der HL-AG - sogenannte **Regional- und Gemeindeforen**.
- Das „**Ephesos-Modell**“ ist ein Partizipationsverfahren, das von Kienast&Kienast im Auftrag und in Zusammenarbeit mit der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG für komplexe Verkehrsinfrastrukturprojekte entwickelt wurde. Das Verfahren sieht einen mehrstufigen Beteiligungsprozess mit unterschiedlichen Arbeitsgruppen (Foren) vor und geht weit über die klassische Kommunikations- und Informationsarbeit hinaus.
- Bis 2000 konnte auf dieser Basis das gesamte **Trassenauswahlverfahren positiv abgewickelt** werden - als Basis für die vier Umweltverträglichkeitserklärungen, welche in den Jahren 2001/2002 für die gesamte Koralmbahn abgegeben wurde.
- Im Jahre 2003 begann die öffentlich Erörterung für die **UVP** und für die **Trassenverordnungen**, die 2004-2006 erlassen wurden.
- 2005 - 2007 erfolgten die **Baubescheide**.
- Zwischenzeitig ist der Bau schon sehr weit fortgeschritten (→ nächste Seite)

Koralmbahn (Gesamtübersicht)

Key Facts:

- rund 130 km neue Bahnstrecke
- 12 Tunnel mit Gesamtlänge 50 km (mit Koralmtunnel als sechstlängster Eisenbahntunnel der Welt)
- über 100 Brücken in Bau oder fertiggestellt
- Bahnhöfe & Haltestellen: 12 neu von 23
- 100% in Bau oder fertiggestellt
- Reisezeit Klagenfurt – Graz: 45 Minuten
- Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
- Kosten: 5,3 Mrd. Euro davon 4,5 Mrd. Euro verbaut oder vertraglich gebunden (ohne Flughafen-Ast)

Nutzen:

- Verbindung der Häfen und Regionen im Norden Europas (Skandinavien, Baltikum, Polen) mit Zentraleuropa sowie den Häfen und Regionen der oberen Adria
- Stärkung des Wirtschaftsstandortes Österreich und seiner Regionen, (über-) regionale Erreichbarkeit der Steiermark und Kärnten
- Voraussetzung für zukunftsorientierten Personen- und Güterverkehr

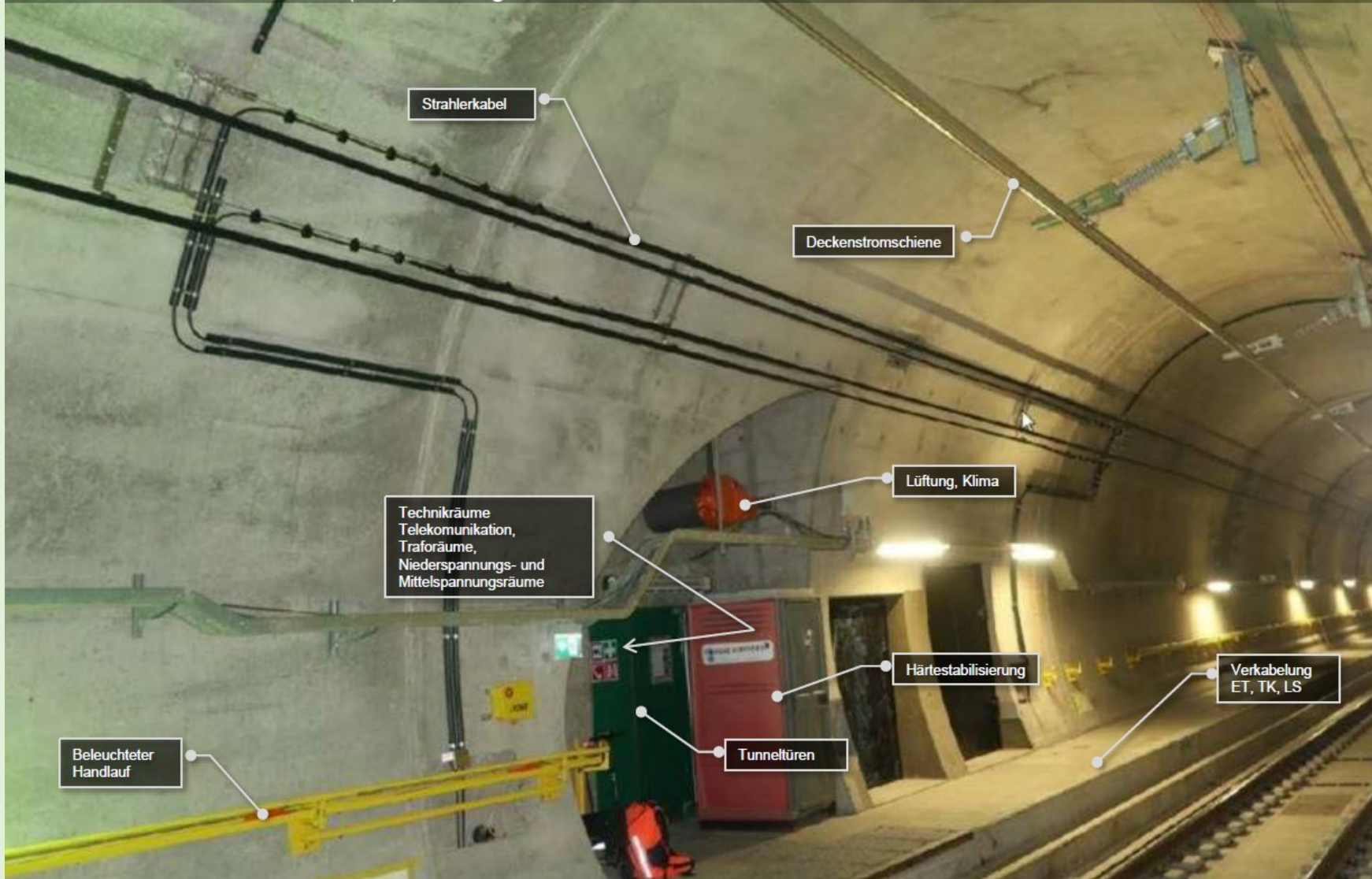
Fertigstellung:

- 12/2023: Inbetriebsetzung Zulaufstrecke Kärnten
- 12/2025: Inbetriebsetzung Zulaufstrecke Steiermark inkl. Koralmtunnel (Koralmbahn gesamt)

Koralmbahn

Koralmbahn: Koralmtunnel / Deutschlandsberg - St. Andrä
Bild aus Ceneri-Basistunnel (CH) - Auszug der Gewerke des GU2-TA

OBB
INFRA



Moderne Bahntunnel
sind keine „doofe Röhre“

Koralmbahn

Koralmbahn: Koralmtunnel / Deutschlandsberg - St. Andrä

Bauschacht im Leibenfeld, April 2015



Tübbing-Lager

Koralmbahn



Probeobjekt für eine **neue Brückentechnik** mit Luftballon statt einer Schalung (Der Beton wird auf den flachen Ballon aufgebracht und nach Härtung wird die Luft beim Ballon ausgelassen und der Ballon entfernt)

Koralmbahn



Wildwechselbrücke bei
Aich im Jauntal
(Anwendung der auf der
vorigen Seite
beschriebenen Technik)

Koralmbahn



Draubücke bei Tainach

Zweck der Infrastruktur

Infrastruktur (von [lateinisch](#) *infra* ‚unterhalb‘ und *structura* ‚Zusammenfügung‘)
Infrastruktur ist daher jenes **Zusammengefügte**, welches die **Basis für etwas** darstellt.

Der **Zweck der Infrastruktur** ist die **Basis für die Entwicklungsmöglichkeit (=Optionen) des Ganzen** zu sein.

Aufgrund der **Ungewissheit** der **Zukunft** ist **Infrastruktur die Basis für künftige (= ungewisse) OPTIONEN.**

Stichwörter: **Zukunft, ungewiss, Optionen**

Infrastruktur – als Basis für Optionen

Eigenschaften

- Infrastruktur ist meistens teuer.
- Ihre Herstellung dauert zumeist länger.
- Ihre Nutzung ist zumeist für einen längeren Zeitraum vorgesehen.
- Sie reicht daher in eine **ungewisse Zukunft**.
- Die Genehmigungsverfahren für Infrastruktur sind derzeit meistens strenger als von dem, wofür sie die Entwicklungsbasis bildet. Daher muss Infrastruktur meist auch mehr Auflagen erfüllen.

Infrastruktur ist die **Basis für Optionen** (=Wahlmöglichkeiten)

Infrastruktur ist eine **wichtige Basis für die wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeit des Ganzen**.

Daher ist die Fragestellung des isolierten betriebswirtschaftlichen Nutzens von Kanalisation, Trinkwasserversorgung, Straßen und Eisenbahninfrastruktur usw. nicht relevant – **WICHTIG** ist die **gesamte Wirtschaftlichkeit, die Ordnungs- und Zweckmäßigkeit für die Zukunft**.

Altbekannt aber immer wieder negiert:
Zukunft ist unbekannt

Niemand weiß, was sein wird.

Man kann
höchstens (!) mit
WAHRSCHEINLICHKEITEN
auf Basis bekannter Tatsachen arbeiten.



Infrastruktur „optimieren“ bei knapper Kassa

KLASSISCHER Irrglaube

>> Weil man meint, dass das Erzeugen mehr Optionen nicht leistbar wäre, muss man die knappen Mittel „maßgeschneidert“ verwenden!

Man ist also wirtschaftlicher, je „maßgeschneiderter“ eine Lösung beispielsweise DEN optimierten Fahrplan ist!<<

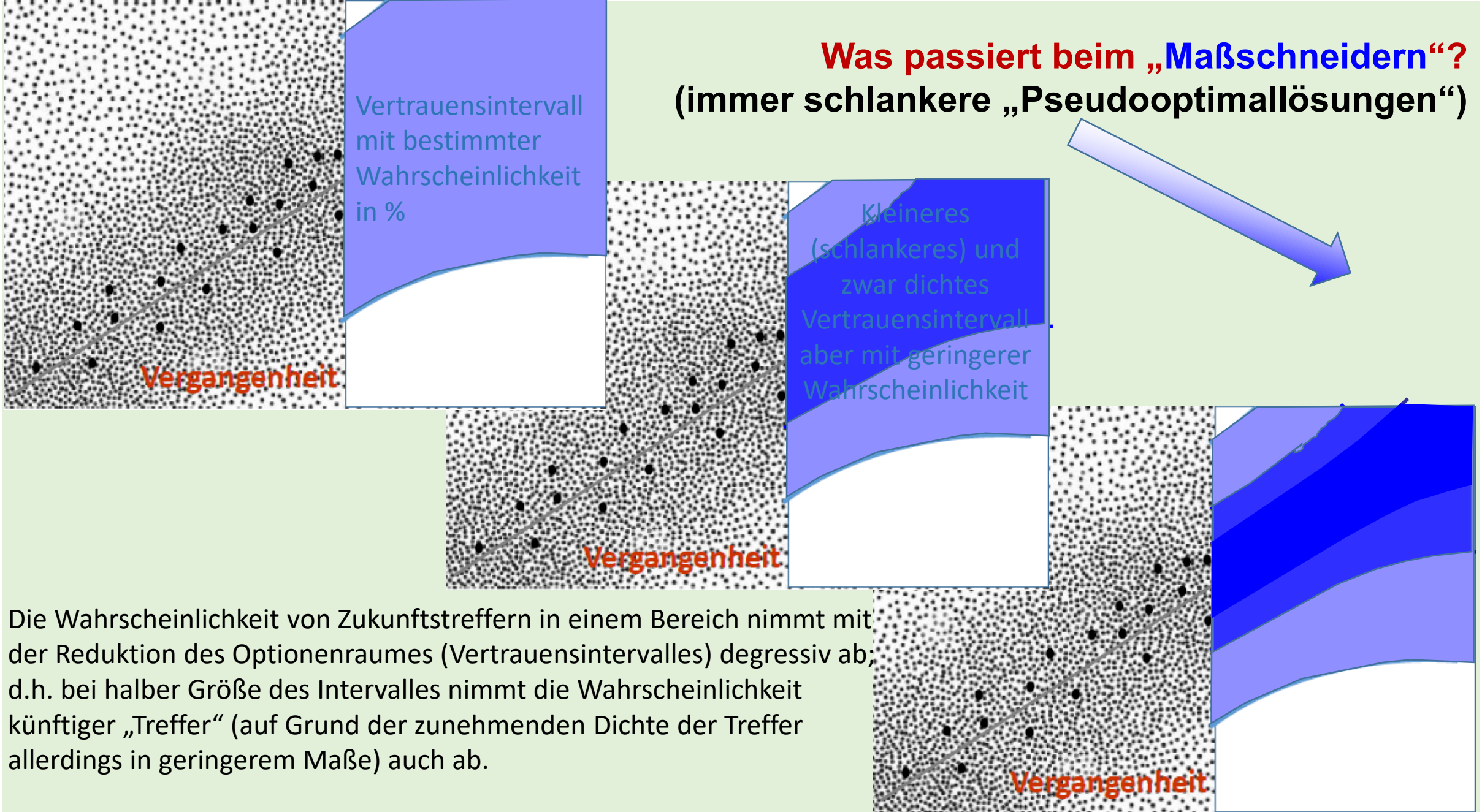
Dem ist ENTGEGENZUHALTEN:

Das einzige Sichere an der Zukunft ist, dass sie unbekannt ist.

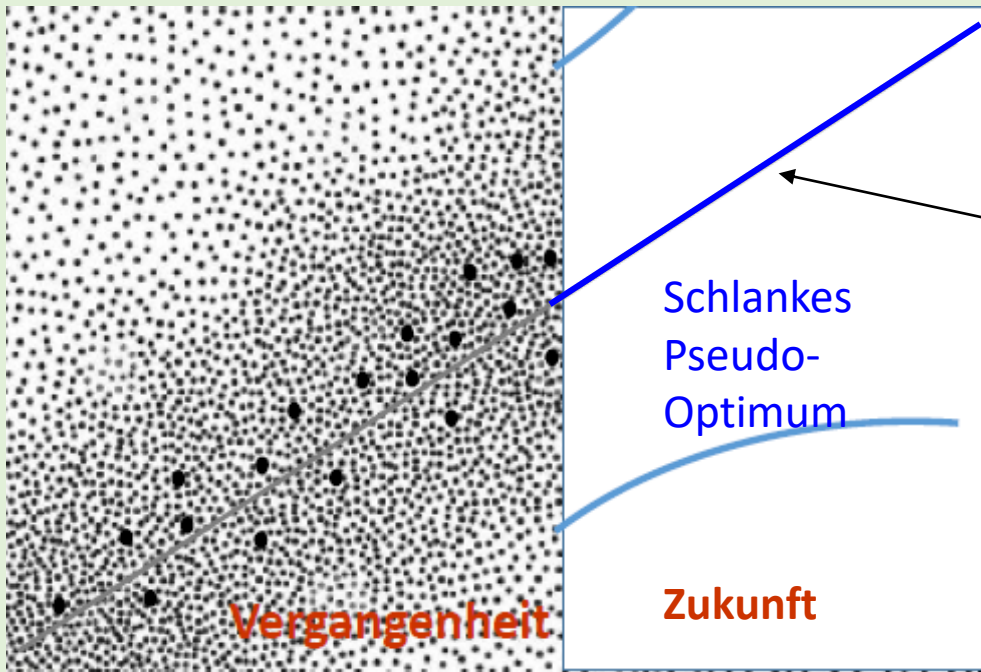
Man kann zur **sorgfältigen Vorbereitung (!)**
mit
WAHRSCHEINLICHKEITEN
auf Basis bekannter Tatsachen arbeiten.



Was passiert beim „Maßschneidern“? (immer schlankere „Pseudooptimallösungen“)



Die Wahrscheinlichkeit von Zukunftstreffern in einem Bereich nimmt mit der Reduktion des Optionenraumes (Vertrauensintervalles) degressiv ab; d.h. bei halber Größe des Intervalles nimmt die Wahrscheinlichkeit künftiger „Treffer“ (auf Grund der zunehmenden Dichte der Treffer allerdings in geringerem Maße) auch ab.

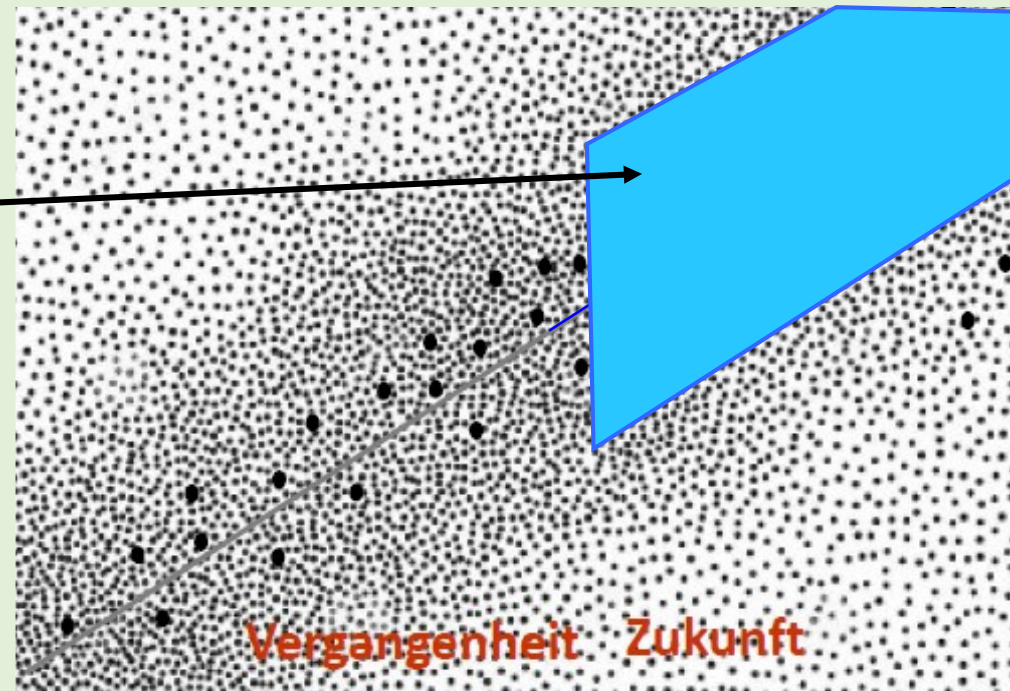


Setzt man diese Vorgangsweise des Maßschneiderns (Erschlanken) bis zum vermuteten „Optimum“ fort, erhält man **statt eines Intervalles eine Linie** (d.h. eine einzige „theoretische Option“) **mit der Eintrittswahrscheinlichkeit „0“**. Damit wird „slim“ zu „schlimm“, denn man hat die **Garantie**, eine völlig vergeudete Infrastrukturentscheidung gesetzt zu haben.

Man kann **zukünftige Bedürfnisse nur „einfangen“** wenn, man eine breite **Basis** schafft, die **möglichst viele Optionen** ermöglicht. Das gilt auch für Infrastrukturen – insbesondere im Verkehr.

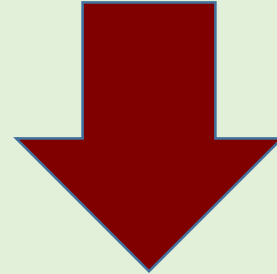
Buddha: Die Samen der Vergangenheit sind die Früchte der Zukunft.

Anmerkung: Nur wer genug sät, erntet auch.



Infrastruktur

FAZIT: Infrastruktur-Investitionen sind dann zukunftssicher, wenn sie eine breite Basis für die unbekanntere Zukunft bilden



Daher wurde beispielsweise eine **viergleisige Westbahn** gebaut für:

- Schnellzüge (erfordern große Kurvenradien – neue Trassen und Tunnel und Brücken)
- Nahverkehrszüge (Gleise in der Nähe der Orte – Gleise der alten Westbahn belassen)
- Güterzüge (erfordern geringe Steigungen und große Entfernung von Wohngebieten – neue Trassen)

Ein zukunftssichere Ausführung der **Neuen Südbahn** erfordert auch eine solche Ausführung. Hier besteht noch **Handlungsbedarf** in der Ausführung.

WACHSAMKEIT ist GEBOTEN

**Wir versetzen Berge und Flüsse,
schaffen laufend neue Innovationen
und errichten unglaubliche Meisterwerke.**

**Dennoch sind wir im Universum
nur ein winzig kleiner Punkt.**