

Das Kernstück im Baltisch-Adriatischen Korridor wächst und wächst ...

Österreichs Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik trägt Früchte: Von der „Restbahn“ zur Neuen Südstrecke

Am Freitag, dem 17. Jänner 2014, wurde – nahe St. Paul im Lavanttal – der jüngste ÖBB-Meilenstein gesetzt für das in eine „Zukunft mit Zukunft“ führende Koralmbahn-Projekt: An diesem Tag erfolgte am Westportal des Koralmtunnels der Spatenstich zum dritten und letzten Hauptbaulos. Dasselbe wird in der Fachsprache KAT3 genannt. Die beiden zusätzlichen Tunnel-Hauptbaulose sind in der Südwest-Steiermark, konkret nahe der Bezirksstadt Deutschlandsberg situiert: Der KAT1 ist bereits durchörtert, am KAT2 wird seit 2009 gebaut. Infolgedessen wachsen – im Schutz der heiligen Barbara – Kärnten und die Steiermark zusammen: Der 32,9 Kilometer lange Koralmtunnel ist ein Jahrhundert-Bauwerk.

Im Jahr 2024 soll die rund 130 Kilometer messende Koralmbahn, Graz – Klagenfurt, den Vollbetrieb aufnehmen. Das ist erfreulich. Jedoch werden zeitgleich einhundert (!) Jahre vergangen sein, seit die k.k. Südbahngesellschaft anno 1924, infolge neu festgelegter Staatsgrenzen, gezwungen war, ihren Betrieb einzustellen. In der Gegenwart zeichnet sich ab, dass die Koralmbahn nicht nur innerösterreichisch wirkt, sondern zugleich – in Verbindung mit dem Semmering-Basistunnel – als alpines Herzstück des Baltisch-Adriatischen Korridors, Ostsee – Polen – Tschechien – Österreich – Mittelmeerraum.

Diese Tatsache ist der Fokus in allen Festreden, jeweils mit Verve vorgetragen von Frau Verkehrsministerin Doris Bures, Kärntens Landeshauptmann Peter Kaiser, dem aus der Steiermark angereisten Landeshauptmann Franz Voves, zusätzlich unterstrichen von Frau Desirée Oen aus dem Kabinett des EU-Verkehrskommissars Siim Kallas sowie von Porr-Generaldirektor Karl-Heinz Strauss und, inhaltlich innovativst formuliert, vom ÖBB-Vorstandsprecher: Christian Kern – *nomen est omen* – „entkernte“ das Ewig-Thema „Westbahn vor Restbahn“, indem er ultimativ feststellte: „Die Neue Weststrecke und die Neue Südstrecke haben für die Österreichischen Bundesbahnen den gleichen Status.“ Willkommen! Die Wartezeit währte in Kärnten und der Steiermark, bis anno 2014, exakt 95 – fünfundneunzig! – lange Jahre. Historische Fakten evaluieren die Sachlage.



**17. Jänner 2014: Festakt an der Stollenbrust.
(Foto: G. Auferbauer)**

Ursache und Wirkungen

Infolge des Friedensvertrages von St. Germain vom 10. September 1919 wurden, jeweils zum Nachteil Österreichs, diese beiden Eisenbahnlinien unterbrochen:

a) Wien – Graz – Marburg an der Drau – Laibach – Triest (die „klassische Südbahn“, Streckenlänge 555 km, Inbetriebnahme 1857);

b) Marburg an der Drau – Bleiburg – Klagenfurt – Villach – Spittal-Millstättersee – Lienz – Innichen – Franzensfeste („Drautalbahn“ und „Pustertalbahn“, insgesamt 375 km, Inbetriebnahme 1871).

Ebenso abhanden kam die von 1871 bis 1919 währende Zug-Reisemöglichkeit Graz – Marburg an der Drau – Klagenfurt – Innichen – Franzensfeste – Bozen – Alba im Trentino.

Auf die Strecken-Amputationen und nachfolgenden Erschwernisse im Güter- und Personenverkehr wurde in der Ersten Republik von Österreichs Staatsregierungen „in keinsten Weise“ reagiert.

Vom Paradigmenwechsel „pro Südbahn“ zur Koralmbahn

In der Zweiten Republik wurde – um drei Generationen verspätet – staatstragend reagiert: Ab den 1990er-Jahren bahnte sich zu Österreichs Verkehrspolitik ein Paradigmenwechsel an. Nachvollziehbar an der Hochleistungs-Streckenverordnung zu Österreichs historischer, weil klassischen Südstrecke Wien – Semmering – Graz – Grenze bei Spielfeld.

Der nächste Riesenschritt in Richtung Neue Südstrecke setzte im August 1995 an, und zwar mit dem Trassenauswahlverfahren zur Koralmbahn. Seit März 2001 wird, ausgehend von Kärnten, an der Koralmbahn gebaut. In der Steiermark wurden ab dem Jahr 2002 die beiden Abschnitte Graz – Feldkirchen und Werndorf – Wettmannstätten errichtet. Mittlerweile ist der Koralmtunnel insgesamt in Bau.

Seit 13. Dezember 2010 verkehren die Züge der S-Bahn-Linie S6, Graz – Deutschlandsberg – Wies-Eibiswald, auch auf Gleisen der Koralmbahn-Abschnitte Graz – Feldkirchen und Werndorf – Wettmannstätten.

Auf Kärntner Boden befahren Regionalzüge den adaptierten Drautalbahn-Abschnitt Grafenstein – Klagenfurt (16 km, eingleisig), infolgedessen das Gleis 2 der Koralmbahn.



Graz Don Bosco: S6 auf Koralmbahngleis in Richtung Graz (Foto: G. Auferbauer)

„Letter of Intent“: Der Durchbruch „pro Koralmbahn“ auf europäischer Ebene

Den eigentlichen Durchbruch zur Realisierung der Koralmbahn brachte im Jahr 2005 das Österreichische Verkehrsministerium – kurz genannt BMVIT – zustande mit folgender Initiative: Derzufolge seien die „vorrangigen TEN-Vorhaben“ 23 (Schiene) und 25 (Straße) durch Österreich hindurch bis Italien mit dem „Baltisch-Adriatischen Korridor“, Danzig – Warschau – Kattowitz – Brünn/Bratislava – Wien – Graz – Klagenfurt – Udine – Triest/Venedig – Bologna, zu verlängern im Sinne der beiden Wortspiel-Bonmots „from Poland to Po-Land“ oder „da Polonia a Bologna“.

Der Durchbruch trat ein. Am 12. Oktober 2006 unterzeichneten die Verkehrsminister Polens, Tschechiens, der Slowakei, Österreichs und Italiens den entsprechenden „Letter of Intent“.

Überziel erreicht: Die Koralmbahn in das TEN-Kernnetz aufgenommen

Auf Grundlage des oben angeführten geographisch-verkehrsplanerischen Ansatzes und der – allgemein – für alle EU-Mitgliedsstaaten gültigen objektiven Kriterien beruhenden Planungsmethode für das Transeuropäische Netz (TEN) wurde die Koralmbahn in das TEN-Kernnetz aufgenommen. Der Baltisch-Adriatische Korridor (BAK), wie er schließlich auf EU-Ebene Gesetzeskraft erlangt hat, ist einer von neun multimodalen „Kernnetz-Korridoren“.

Der Baltisch-Adriatische Korridor bezieht mit ein

- a) in Österreich, wie im *Letter of Intent* festgelegt, die Neue Südstrecke mitsamt deren Semmering-Basistunnel und Koralmbahn;
- b) in Polen den mit Breslau und Stettin verbindenden Ast;
- c) in Österreich und Slowenien die klassische Südbahn, infolgedessen von Graz über Marburg und Laibach hinaus, samt deren Anschlusses zu Koper;
- d) in Italien den Pontebbana-Raum und über Bologna hinaus zum Hafen Ravenna.

Österreichs partizipiert viermal am Transeuropäischen Netz (TEN)

Am EU-Zauberbegriff TEN partizipiert Österreich viermal, weil von den insgesamt neun EU-Eisenbahn-Korridoren nunmehr gar vier Korridore Österreich einbinden. Der jüngst gekürzte Korridor, der Baltisch-Adriatische Korridor, setzt ebenfalls eine Flachbahn voraus. Diese Anforderung erfüllt Österreich mit der Herstellung zweier Eisenbahntunnels, und dieselben generieren folgenden Mehrwert: Der Semmering-Basistunnel (Gloggnitz – Mürzzuschlag, Länge 27,3 km) und die Koralmbahn (rund 127 km, davon verlaufen 32,9 km im Koralmtunnel) enthalten jeweils das dritte und vierte Gleis für die Neue Südstrecke, Wien – Graz – Klagenfurt – Villach – Staatsgrenze bei Tarvis. Im Haus der ÖBB wird die komplette Linie „Südstrecke“ genannt, infolgedessen singgleich unterscheidbar vom Pendant namens „Weststrecke“.



Klaus Schneider, Andreas Matthä, Franz Bauer (alle ÖBB), Tunnelpatin Ulrike Wehr, Karlheinz Strauss (Porr) (Foto: G. Auferbauer)

Kärntner Ostbahn, Packer Bundesstraße, A2 Südautobahn: via Packsattel

Ab Beginn der 1920er-Jahre war das Land Kärnten die treibende Kraft zur Herstellung einer „Kärntner Ostbahn“: Klagenfurt – Wolfsberg – Packsattel – Lieboch – Graz. Dieser Vorstoß blieb auf Bundesebene ungehört. „Zum Glück“, schmunzeln Eisenbahnfachleute der Gegenwart, „ansonsten wäre, auf Grund heutiger Streckenanforderungen, ein zweites Semmeringbahn-Problem erwachsen.“ Ersatzweise wurde in den 1930er-Jahren (gemäß Bundesgesetz vom 15. Juli 1930) die, seit 1896, bestehende Packer Landesstraße bundesstraßenmäßig ausgebaut, infolgedessen entstand die klassisch trassierte Bergstraße Twimberg – Packsattel – Köflach.

Seit 25. November 1999 ist der A2-Südautobahn-Abschnitt Klagenfurt – Wolfsberg – Packsattel – Lieboch – Graz durchgehend befahrbar und, bezüglich Trasse, in Grundzügen identisch mit der Trasse jener angedacht verbliebenen „Kärntner Ostbahn“. Mittlerweile überrollt der Straßenverkehr das hochrangige Straßennetz, nicht nur in Österreich. Ein Umstand, der EU-weit aufrüttelt.

Von der „Restbahn“ ...

Die klassische Südbahn, Wien – Graz – Triest, verblasste de facto, denn sie ist seit 1919 verkehrspolitisch nicht mehr wirksam. Zu allem Überflus strahlte in Ostösterreich eine bisher nicht logisch erklärable „Südphobie“ ab. Dieselbe verebte im 21. Jahrhundert allmählich. Dennoch. Im Südstrecken-Abschnitt Bruck an der Mur – Graz – Staatsgrenze bei Spielfeld verkehren grenzüberschreitende Züge auf keiner „Starkbahn“, eher auf einer „Sackbahn“: Just im Zeitalter der Mehrsystem-Triebfahrzeugreihe „Taurus“ (ÖBB-Lokreihe 1216) schrumpfte die Streckendurchlässigkeit Graz – Maribor (Marburg an der Drau) an protektionistischen Nachbar-Widerständen.

Ein grundlegender Wandel war erforderlich geworden, damit Österreichs Süden aus seiner verkehrsgeographisch bedingten Isolation herausfindet.

... zur Neuen Südstrecke

Österreichs Verkehrspolitik bewältigt aktuell einen „Mega-Hub“. Amtsträger, Designer, Ingenieure, Mineure – sie alle krempeln die Ärmel hoch. Frau Verkehrsministerin Doris Bures eilt von Eisenbahn-Großbaustelle zu Eisenbahn-Großbaustelle, schwört auf die Eisenbahn als *das* „Verkehrsmittel der Zukunft“.

Was mit der Neuen Westbahn – ÖBB-korrekt „Weststrecke“ – ausgeführt wurde und noch ausgeführt wird (Attnang-Puchheim – Salzburg), entwickelt sich über das Bundeshauptstadt-Prestige-Idol „Wiener Hauptbahnhof“ südwärts: Auf der Neuen Südstrecke verkehrende Züge verbinden – innerösterreichisch – eine Art Perlenkette, gefügt aus den Bundesländern Wien, Niederösterreich, Steiermark und Kärnten sowie dem Landesteil Osttirol, nachvollziehbar beispielsweise an der InterCity-Linie Wien – Linz.

Nebst Wien, Semmering-Region, Obersteiermark, Graz, Zentralraum Steiermark, Oststeiermark, Süd- und Weststeiermark, Lavanttal, Südkärnten, Klagenfurt, Zentralraum Kärnten, Villach-Faak-Ossiach-Region (ViFaOs) erreicht die Einfluss-Sphäre der Neuen Südstrecke ebenso Oberkärnten, infolgedessen zusätzlich die gesamte Sonnseite des Nationalparks Hohe Tauern einerseits sowie, wortrecht, die Süd-Destinationen Adria, Oberitalien, Mittelmeer.

Glück auf!

Am Freitag, dem 17. Jänner 2014, generierte Österreichs Eisenbahn-Paradigmenwechsel einen Doppelpack: Nachdem Bundesministerin Doris Bures in staatstragender Weise die „Neue Südstrecke“ auf den Schild gehoben hatte, ergriff ÖBB-Vorstandsprecher Christian Kern die Chance des sterngleichen Augenblicks und verabschiedete den Kritik-Inbegriff „Restbahn“ auf Nimmerwiedersehen. Demzufolge steht, betriebsphilosophisch gleichrangig, die Neue Südstrecke auf Höhe der Neuen Weststrecke. Die in der Kärntner Koralmtunnel-Südröhre am 17. Jänner 2014 angestimmte Bundeshymne hat einen bis dahin unbekannt hohen inneren Wert abgestrahlt.



ÖBB CEO Christian Kern (Foto: G. Auferbauer)

Vivat Carinthia! – Vivat Stiria! – Vivat Austria!

Zu allen Projekten entlang der Neuen Südstrecke: „Glück auf!“

Koralmbahn-Projektleitungen

Projektleitung Koralmbahn 1 und Gesamt-Koordination

DI Dr. Klaus Schneider, Graz

Abschnitt Graz – Feldkirchen;

Abschnitt Feldkirchen – Weitendorf;

Baulos Koralmtunnel 3/KAT3 im Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä.

Projektleitung Koralmbahn 2

DI Gerald Zwitter, Klagenfurt

Abschnitt St. Andrä – Aich;

Abschnitt Aich – Mittlern;

Attraktivierung Lavanttalbahn und Bleiburger Schleife.

Projektleitung Koralmbahn 3

Mag. Gerhard Harer, Graz

Abschnitt Weitendorf – Wettmannstätten;

Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä bis einschließlich Baulos-Ende Koralmtunnel 2/KAT2.

Projektleitung Koralmbahn 4 **DI Klaus Berger, Klagenfurt**

Abschnitt Mittlern – Althofen an der Drau;
Abschnitt Althofen an der Drau – Klagenfurt.

Erlebnispunkte und Ziele • erreichbar auch auf Rad- und Fußwegen

ÖBB-Infoboxen zum Projekt Koralmbahn

Graz Hauptbahnhof • Strecken-km-Marke 0,0

Infobox-Standort: in der großen Halle, gegenüber den Rolltreppen.

Leibenzell • nahe Strecken-km-Marke 45,0

Infobox-Standort: am Kreisverkehr in Leibenzell, nahe am Schacht des KAT2.

Mitterpichling • nahe Strecken-km-Marke 73,0

Infobox-Standort: in Maria Rojach; im Nahbereich liegt das Westportal des KAT3.

Kühnsdorf • nahe Strecken-km-Marke 103,6

Infobox-Standort: südlich von Völkermarkt; auch im Nahbereich des Klopeinersees.

Klagenfurt Hauptbahnhof • Strecken-km-Marke 126,8

Infobox-Standort: am Hauptbahnhof Klagenfurt.



*Info-Box Leibenzell
(Foto: G. Auferbauer)*

Zuschauer-Plattform Leibenzell • Obertag-Gelände, Baulos Koralmtunnel 2/KAT2

Die Plattform ist frei zugänglich. Erreichbar ab dem Kreisverkehr in Leibenzell: mit B 74 Sulmtalstraße, B 76 Radlpass-Straße oder auf ÖBB-Infopfad sowie R1 Sulmtal-Radweg und R4 Schilcher-Radweg.

ÖBB-Infopfad Koralmbahn • Werndorf – Hollenegg

Radstrecke • Gesamtlänge zirka 50 km

Bahnhof Werndorf (S-Bahn-Linien S5, S6) – Bahnhof Hengsberg (S6) – Bahnhof Wettmannstätten (S6, S61) – Bahnhof Groß St. Florian (S6, S61) – Bahnhof Deutschlandsberg (S6, S61) – Baustelle Leibenzell (Infobox, KAT2-Zuschauer-Plattform) – S-Bahn-Station Hollenegg (S6, S61).

Koralmtunnel-Baustellenbesichtigungen

Fachkundig begleitete Exkursionen. Termine auf Vereinbarung.
E-Mail: infra.kundenservice@oebb.at

Alle Informationen zur Koralmbahn

www.oebb.at/koralmbahn

Mit Rad und Bahn

Verkehrsverbund-Freizeitbroschüre Nr. 550-3, „Entlang der Koralmbahn“

Umfang: 64 Seiten, viele Bilder und Karten (dzt. vergriffen; Neuauflage in Vorbereitung).

pdf-Datei downloadbar

http://www.verbundlinie.at/freizeit/_download/550-3_entlang_der_koralmbahn.pdf

GPS-Tracks downloadbar

http://www.verbundlinie.at/freizeit/401015/gps_tracks.php

*** DANK ***

Herr Ministerialrat DI Dr. Helmut Adelsberger – seit 20. Dezember 2013, gesetzlich bedingt, in Ruhestand – war beschäftigt in der *European Commission* in deren *Directorate-General for Energy and Transport*. Während all seiner Berufszeit wirkte Helmut Adelsberger (in Graz geboren, hier auch universitär ausgebildet) für ein europagerechtes Eisenbahnnetz. Adelsberger betonte immer wieder mit Nachdruck die Wichtigkeit der Erreichbarkeit als Standortfaktor:

„Eine strategische Infrastrukturplanung soll nicht nur die erwartete Verkehrsnachfrage (passiv) bewältigen, sondern auch die Raumstruktur (aktiv) gestalten.“

Für seine profund wirksame Tätigkeit, schlicht

sein Lebenswerk, wurde DI Dr. Helmut Adelsberger am 20. November 2013 in der Aula der Alten Grazer Universität mit dem Goldenen Ehrenzeichen des Landes Steiermark geehrt. Die Sozialpartner – Arbeiterkammer, Industrie und Wirtschaftskammer – gratulieren innig.

Herrn Helmut Adelsberger widme ich meine als Tourentipp verfasste Reportage, „Österreichs Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik trägt Früchte: Von der ‚Restbahn‘ zur Neuen Südstrecke“, in herzhafter Verbundenheit.



Ehrengast Helmut Adelsberger
(Foto: G. Auferbauer)

Günter Auferbauer