

Die KORALMBAHN als neue Hochleistungsstrecke zwischen Graz und Klagenfurt - ein wichtiger Abschnitt der NEUEN SÜDBAHN zwischen Wien und Oberitalien

J. ZEISLER

1. Einleitung

Verkehrsinvestitionen sind immer Investitionen in die Zukunft! Gut funktionierende Verkehrswege sind eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes und damit erforderlich für den Wohlstand, die Arbeitsplatzsicherung und die Lebensqualität der nächsten Generationen.

Das Bestreben einer Verkehrsverlagerung fand bereits ihren Niederschlag in internationalen Vereinbarungen und Übereinkommen wie zum Beispiel:

- TEN Transeuropäisches Eisenbahnnetz
- AGTC Internationale Strecken des Kombinierten Verkehrs
- AGC Internationale Strecken des Eisenbahnverkehrs
- TER Transeuropäische Eisenbahn

Für den Wirtschaftsstandort Österreich ist auch eine moderne Schieneninfrastruktur von großer Bedeutung. Die Koralmbahn von Graz nach Klagenfurt, als ein wichtiger Abschnitt der neuen Südbahn zwischen Wien und Italien, ist für die Bewältigung der Verkehrsströme auf dieser Nord-Süd-Achse ein tragender Eckpfeiler.

In der zweiten Jahreshälfte 1995 wurde die HL - AG mit den Planungen einer 132 km langen Neubaustrecke vom Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr beauftragt.

2. Vorgaben zur Linienführung

Die zu errichtende neue Bahnverbindung führt von Graz nach Klagenfurt, wobei die Lage der beiden Hauptbahnhöfe im Herzen der Städte bestehen bleiben soll. Ungeachtet dessen sind die beiden Bahnhöfe in den Landeshauptstädten in ihrem Gleisplan den neuen Erfordernissen anzupassen, mit einer neuen Signaltechnik auszurüsten und ihre bessere Anbindung ans städtische Verkehrsnetz notwendig. In beiden Landeshauptstädten liegen die Bahnhöfe aber in den Stadtzentren, ein Vorteil für die Schiene, den es zu nützen aber auch zu pflegen gilt. Unter pflegen meine ich bedarfsgerechte Fahrpläne, Park and Ride Plätze und auch dem heutigen Zeitgeist entsprechende Einrichtungen, die den Reisenden dienen - die Bahn ist ein Dienstleistungsbetrieb, der nur ein Gesamtprodukt anzubieten hat: Transportqualität!

Das Abdecken regionaler Verkehrsströme und damit die Nutzung der Vorteile einer neuen Bahnverbindung auch für die betroffene Fläche, ist im Sinne einer Realisierbarkeit des Projektes gewünscht, ja unbedingt erforderlich!

3. Technische Vorgaben

Die Verbindung Graz - Klagenfurt wird als zweigleisige elektrifizierte Hochleistungsstrecke für eine Entwurfsgeschwindigkeit von $V_E = 200$ km/h und Mischverkehr projektiert. Der Gleisachsenabstand beträgt 4,70 m, Betonschwellen in 55 cm Schotterbett der Körnung I, die Unterbauplanungsneigung beträgt 5 % und die Planungsbreite für die zweigleisige Strecke 12,80 m. Für die Fahrleitung sind die gültigen Vorschriften der ÖBB für HL-Strecken anzuwenden. Die geplanten Überholbahnhöfe werden gleichzeitig den Zugang der Talschaften zur neuen Bahn ermöglichen.

Für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 200 km/h ist ein Mindestradius von $R = 3000$ m einzuhalten. Grundsätzlich soll eine Maximalneigung auf freier Strecke von 12,5 ‰ nicht überschritten werden. Die erforderlichen Tunnel sind mit einer Maximalneigung von 10 ‰ zu projektieren und über die gesamte Strecke wird ein einheitliches Tunnelkonzept gelegt, der bestimmende Faktor wird der etwa 28 bis 30 Kilometer lange zweiröhrige Koralmtunnel sein.

4. Betriebliche Vorgaben

Zur betrieblich günstigen Einbindung der neuen Eisenbahnverbindung an das übrige bestehende Hochleistungs-Schienennetz Österreichs, ist auch ein Takt für die Strecke Graz - Klagenfurt sicherzustellen. Dies bedeutet, daß die Kantenzzeit Graz - Klagenfurt ein Vielfaches von 30 Minuten aufweisen muß. Um als Konkurrenz zum Straßenverkehr bestehen zu können, ist im Endausbau eine Fahrzeit von 60 Minuten zwischen Graz - Klagenfurt einzuhalten. Graz und Klagenfurt sind über die Südautobahn bereits heute hervorragend verbunden - der Vorteil dieser neuen Bahnlinie liegt aber darin, daß es eine Verbindung vom Zentrum ins Zentrum gibt und ganz sicher mit dem Auto in 1 Stunde nicht zu bewältigen ist.

Trotz der Entwurfsgeschwindigkeit von 200 km/h wird eine Betriebsführung mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h vorgesehen, eine Geschwindigkeit, die wirtschaftlich ist und ausreicht, um die Fahrzeit von 60 Minuten mit angemessenen Reserven einzuhalten.

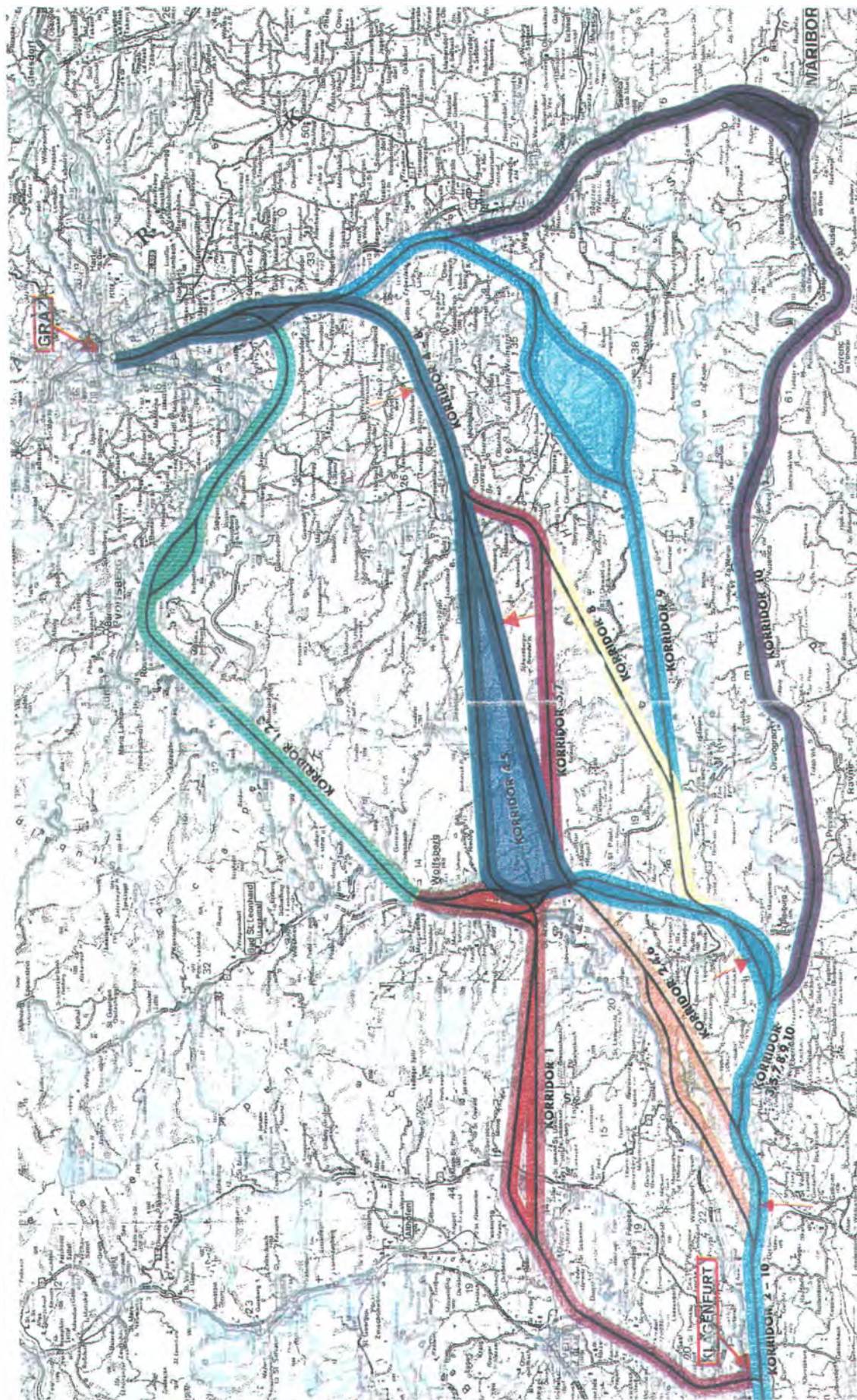
5. Planungsgrundsätze

In weitgehender Übereinstimmung mit der erstellten Machbarkeitsstudie Süd-Ost-Spange aus den Jahren 1990/91 unterliegt die Trassierung folgenden Planungsgrundsätzen:

- Grundsatz 1: LANDSCHAFTS- und SIEDLUNGSSCHONENDE PLANUNG
- Grundsatz 2: ZUKUNFTSORIENTIERTES TRASSIEREN
- Grundsatz 3: BEACHTUNG BETRIEBLICHER ZUSAMMENHÄNGE
- Grundsatz 4: VERKNÜPFUNGEN - Einbindung der bestehenden Hauptbahnhöfe der
Landeshauptstädte Graz und Klagenfurt und Optimierung der Verknüpfungsfunktion zwischen den
öffentlichen Verkehrsmitteln

6. Korridore

Im Planungsgebiet ergeben sich auf Grund der Topographie verschiedene Korridore, die im wesentlichen den vorhandenen Tallandschaften folgen und sich an bereits vorhandene Verkehrswege anschmiegen (siehe Abb. 1).



7. Korridorbereisung

Nun möchte ich Sie zu einer gemeinsamen Trassenbereisung über den Planungskorridor durch die beiden betroffenen Bundesländer Steiermark und Kärnten einladen.

Die ersten Kilometer führen durch stark verbautes Gebiet der Stadt Graz und sind mit dem Trassenverlauf der bestehenden Bahnlinie ident. Hier gilt es, neben der Zulegung von zusätzlichen Gleisen, den Oberbau und die Fahrleitungen zu erneuern und einen umfassenden Lärmschutz im gesamten städtischen Bereich zu errichten.

Nach der Querung der Südautobahn (A 2) schwenkt die zukünftige zweigleisige Neubaustrecke vom Bestand nach Westen, um auch den Flughafen Graz an ein leistungsfähiges Schienennetz anzuknüpfen (Abb 2).



Abb 2: Raum südlich von Graz mit dem Flughafengelände

Im Flughafenbereich ist es aus der bestehenden Siedlungsstruktur heraus notwendig, die Koralmbahn über einige Kilometer in Tieflage zu führen.

Über einen Bahnhof „Airport Graz“ wird den Reisenden im nächsten Jahrtausend der direkte Umstieg Schiene - Flugzeug ermöglicht werden.

Die Bündelung von hochrangigen Verkehrswegen ist sicher eine wichtige Möglichkeit, die Akzeptanz von Verkehrswegebauten bei der Bevölkerung zu erhöhen. Wir haben vor, über weite Bereiche des südlichen Grazer Feldes die Koralmbahn mit der bestehenden Autobahn zu bündeln und gemeinsam in die Landschaft zu betten. Nach der Querung der Autobahn und nach einem kurzen Tunnel, dem Hengsbergtunnel, erreichen wir das Laßnitztal, eines der Haupttäler der Weststeiermark (Abb. 3)

Dieses Laßnitztal ist jener topographische Korridor, der sich für einen Verkehrswegebau eignet und auch in unseren Planungen bereits intensiv untersucht wird.

Das vorläufige Trassenband ist nur eine Trassierungs idee und es ist selbstverständlich, daß hier eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung die notwendigen Trassierungsklarheiten und -festlegungen bringen wird.

Die West- und Südsteiermark nennen wir auch die „Steirische Toskana“, eine Region, die es verdient, über eine leistungsfähige Bahn erschlossen zu werden.

Der Hauptort Deutschlandsberg mit seiner schönen Umgebung verdient es, beachtet zu werden, verdient es, besucht zu werden und verdient es, erlebt und mit Wein und steirischer Küche erkostet zu werden! Wir erschließen auch Erholungsgebiete des nächsten Jahrtausends!

Die Koralm als massives „Grenzgebirge“ zwischen den beiden Bundesländern Steiermark und Kärnten zeichnet sich durch ihren Waldreichtum aus, aber auch durch ihre guten geologischen Eigenschaften - Plattengneise, schiefrige Gneise und Quarzite sind bestimmende Größen des tausende Meter mächtigen Kristallinkomplexes (Abb. 4).



Abb. 3: Laßnitztal



Abb. 4: Koralm mit Deutschlandsberg

Die höchste Erhebung der Koralm wurde von der Technik bereits erobert, von hier wird der Flugfernverkehr sicher geleitet. Die Basis dieses Gebirgsmassives muß für eine Eisenbahnlinie durchstoßen werden und wird eine Herausforderung der kommenden Zeit. Tunnelplaner und Tunnelbauer werden über das Bauwerk, „zweiöhriger Koralm-Eisenbahntunnel“, im Rahmen der zukünftigen Fachtagungen sicher noch oft berichten.

Das Lavanttal mit den Hauptorten Wolfsberg und St. Paul schmiegt sich eng an die westlichen Ausläufer der Koralm, dieses Tal gilt es zu erschließen.

Die Verknüpfung der bestehenden eingleisigen Lavanttal-Bahn mit der zukünftigen Hochleistungsstrecke ist auch ein fixer Planungsauftrag. Das Tal braucht diese neue Eisenbahn, um als Wirtschaftsstandort im EU-Raum auch eine Chance zu bekommen. Heute liegt diese Region in einer extremen Randlage und hat auch entsprechende Wirtschaftsdaten mit einer hohen Abwanderungstendenz.

Die beiden kurzen Tunnelvorhaben ins westlich gelegene Jauntal und die Querung des Kärntner Hauptflusses - „der Drau“ - im Bereich der bestehenden eingleisigen Eisenbahnbrücke, lassen hervorragende Verkehrswegebauten erwarten. Ich bin sicher, daß uns hier ähnliche Leistungen gelingen, wie unseren Vorgängern (Abb. 5).



Abb. 5: Jaunfeld, im Hintergrund das Lavanttal

Die Trasse über das anschließende Jaunfeld wendet sich in großem Bogen und im Niveau verlaufend nach Westen und erreicht bei Mittlern den Bestand der eingleisigen Strecke, sie ist ein Teil der ehemaligen k.u.k. Bahnlinie Marburg - Franzensfeste. Großes Augenmerk wird auch hier auf die Bündelung der Verkehrsträger Schiene und Straße zu legen sein.

Die zukünftige Trasse nützt anschließend mit geringfügigen Trassenverbesserungen bis zum Bahnhof Völkermarkt - Kühnsdorf den Bestand. Anschließend müssen Linienverbesserungen erfolgen, die in Einschnitten und weitgehend „versteckt“ in den südlichen Abhängen zum

Völkermarkter Stausee das Einbetten der Neubaustrecke umweltverträglich ermöglichen (Abb. 6).



Abb. 6: Mündung der Gurk in die Drau, anschließend der Völkermarkter Stausee

Der Draustausee wird im westlichen Teil, der unmittelbaren Stauwurzel unter Beachtung der Gurkmündung, mit einer neuen Brücke im großen Bogen überquert. Angesichts dieser Perspektive wird die Wechselwirkung zwischen Natur, Wasserbau und Verkehrswegebau eine Herausforderung für die Planer aber auch für die späteren Erbauer.

Der nun folgende Streckenabschnitt ist gekennzeichnet durch eine „hervorragende Trassierung“ aus dem vorigen Jahrhundert und zwar einer nahezu 16 km langen eingleisigen geraden Bestandsstrecke bis zum Hauptbahnhof Klagenfurt. Hier werden wir die vorgegebene Trasse natürlich nicht verlassen, sondern nach den HL-Richtlinien eine zweigleisige Neubaustrecke planen und bauen.

Mit dem Erreichen von Klagenfurt sind wir am Ende der 132 km langen Koralmbahn, dieses Neubauvorhaben wird uns die nächsten 20 Jahre beschäftigen, wird Hoffnungen wecken, wird Arbeit und Beschäftigung geben und wird ein Teil der neuen Südbahn.

Von Klagenfurt nach Villach, entlang der „Badewanne der Kärntner“ - dem Wörthersee - ist eine sehr gut ausgebaute zweigleisige Bestandsstrecke. Ob dieser Abschnitt auch einen Hochleistungsverkehr verträgt, möchte ich heute bewußt unbeantwortet im Raum stehen und die folgenden Bilder auf Sie einwirken lassen!

Im Abschnitt von Villach zur südlichen Staatsgrenze zwischen Österreich und Italien geht es vorbei am Großverschiebebahnhof Villach-Süd mit seinen Nebenanlagen, wohl gelenkt und geleitet durch die Einrichtungen eines Zentralstellwerkes - der Hochleistungsverkehr ist hier bereits Realität - ebenso auch viele moderne zeit- und kostensparende Umladeeinrichtungen Straße - Schiene

Direkt an der Staatsgrenze stelle ich die Sinnhaftigkeit der „Freien Wahl“ des Verkehrsmittels zur Diskussion, denn in beiden Verkehrswegen steckt Volksvermögen, wird Natur- und Ackerland beansprucht und es werden Folgekosten für die Erhaltung und die Erneuerung zu budgetieren sein.

Der neue Bahnhof Tarvis ist im Rohbau fertig und läßt die Bahnhofskonzeption der FS erkennen.

Die Kollegen der Italienischen Staatsbahnen sind im äußerst schwierigen Abschnitt Tarvis - Pontebba mit ihrer zweigleisigen Neubaustrecke bald fertig. Für diese technischen Meisterleistungen der neuen „Pontebbana“ sei ihnen hier und heute volles Lob ausgesprochen.

In Pontebba fühlt man schon den Hauch des Südens, die salzige Luft der Adria ist bereits zu erahnen und über die bereits fertiggestellte Neubaustrecke geht es mit dem Eurocity ROMULUS vorbei an Venzone nach Udine und weiter nach Venezia

Eine „Neue Südbahn“ vom wirtschaftsstarke Donauraum hin zu den oberitalienischen Industriezentren der Poebene, ist eine zukünftige Europäische Schienenverkehrsader - der Semmeringbasistunnel und die Koralmbahn sind tragende Eckpfeiler -

wir brauchen beide Pfeiler,
wir sollen uns zu ihnen bekennen,
wir müssen beide fordern und beide realisieren !

Für die neue Südbahn als ein wichtiges Bindeglied Österreichs hinaus ins gemeinsame Europa ist es kurz vor 12:00 Uhr.

Autor:

Josef ZEISLER, Dipl.Ing.

HL AG, Projektleitung Koralmbahn Kärnten

9020 Klagenfurt, Walter v. d. Vogelweide-Platz 1