

ZITIERT

ÖBB-Chef Christian Kern äußerte sich in einem ausführlichen Interview mit der *Kleinen Zeitung* am Anfang dieses Jahres

– über die schnelle Südbahn: „Das Ziel ist, dass man ab 2024, wenn Koralmtunnel und Semmeringtunnel stehen, in 2:45 Stunden von Klagenfurt nach Wien fährt.“

– über die Einstellung der Planungen für die sensible Strecke Klagenfurt-Villach: „Ich bin kein Freund von Versprechungen. Bei der Diskussion um die Schuldenbremse kommen Vorschläge von der ÖVP, den Bahninfrastrukturausbau deutlich zu reduzieren. Da muss man realistisch sagen: Noch mehr Geld als bisher wird es die nächsten fünf, sechs Jahre nicht geben.“

DREI FRAGEN AN . . .



. . . Richard Huber, Vertreter des Vereins „Fahrgast Kärnten“ KLEINASSER

**1. Wie steht der Verein „Fahrgast Kärnten“ zur Tunnelkette entlang des Wörthersees?**

**RICHARD HUBER:** Wir waren damals am Planungsprozess beteiligt. Für den lauten Güterverkehr sind wir mit so einer Variante durchaus einverstanden. Aber für „Fahrgast Kärnten“ ist es eher zweitrangig, wo der Güterverkehr rollt.

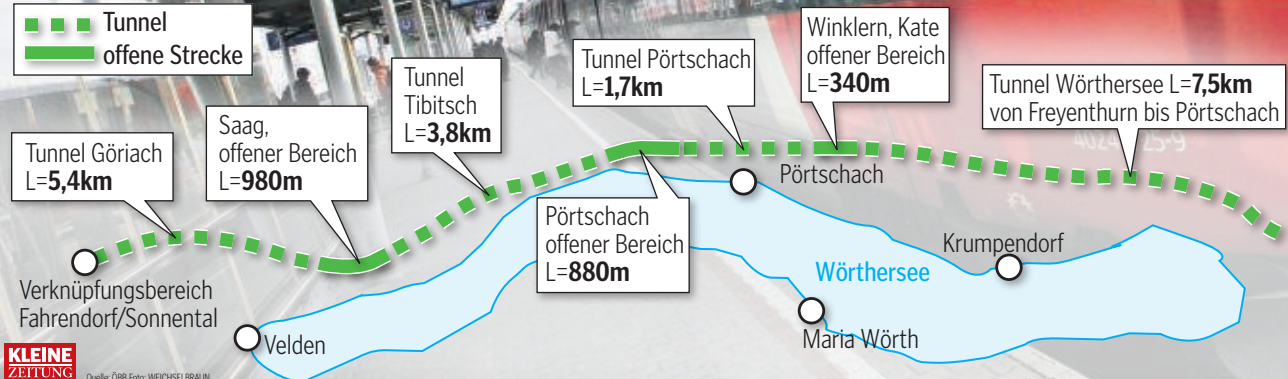
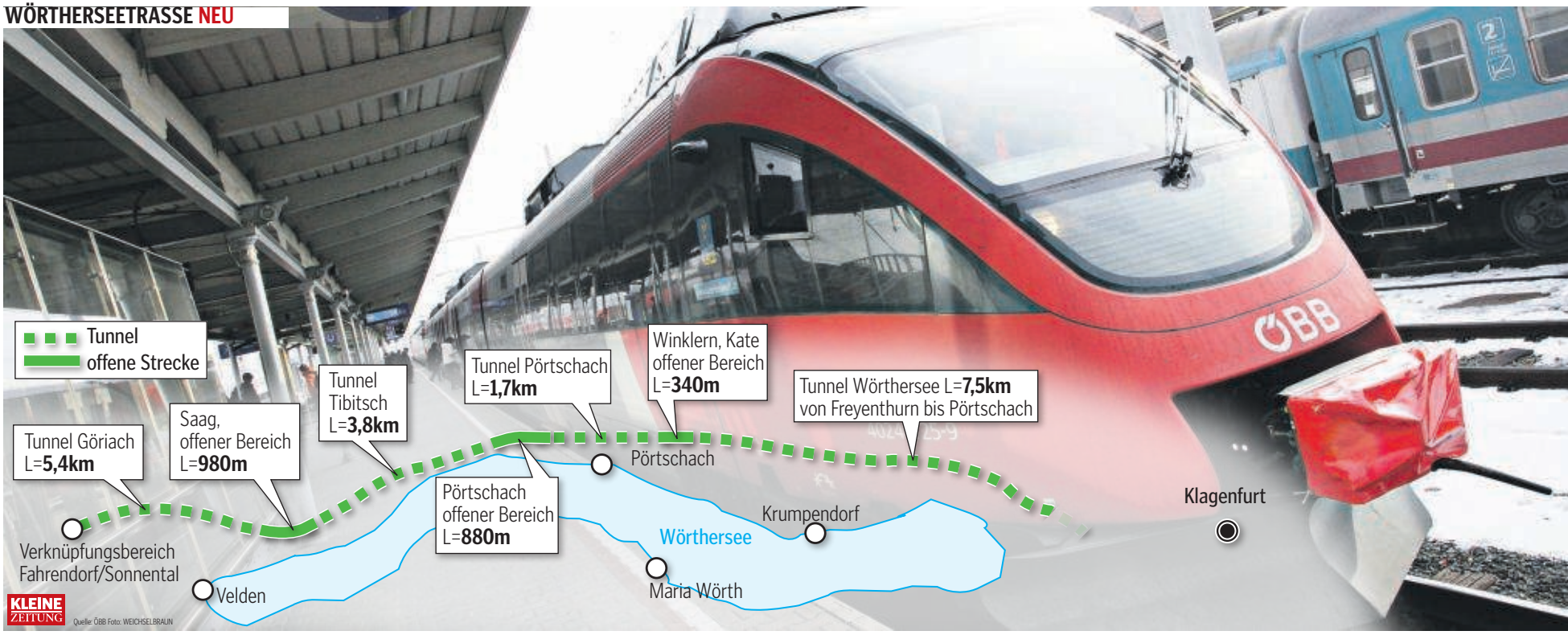
**2. Sind Sie für den Erhalt der bestehenden Trasse?**

**HUBER:** Die muss unbedingt erhalten bleiben. Sie ist für den Nahverkehr enorm wichtig. Das zeigt nicht zuletzt die gute Frequenz der S-Bahn im Zentralraum. Die Bestandstrasse aufzulösen, wäre ein Unsinn.

**3. Sind Sie mit der Entwicklung der S-Bahn zufrieden?**

**HUBER:** Die S 1 und die S 2 sind eine Erfolgsgeschichte. Da stehen wir in Kärnten besser da als in der Steiermark oder in Niederösterreich, wo es im Nahverkehr zu Kürzungen kam. Die S 3 von Klagenfurt nach Weizelsdorf ist noch ausbaufähig.

WÖRTHERSEETRASSE NEU



KLEINE ZEITUNG Quelle: ÖBB Foto: WEICHSELBRALIN

# Kampf um neue Wörtherseetrasse

Kärnten wünscht sich Tunnelkette entlang des Wörthersees, um Zentralraum zu entlasten. Bei den ÖBB winkt man aber ab: Die bestehende Strecke habe genügend Kapazitätsreserven.

**CHRONOLOGIE**

- 1997.** Auftrag an die Eisenbahn-Hochleistungs AG mit der Planung einer Trasse zwischen Klagenfurt und Villach.
- 2001.** Landesregierung stimmt der Trasse „Wörthersee-Nord“ einstimmig zu.
- 2009.** Planung wird eingestellt.
- 2011.** Im „Zielnetz 2025“ kommt der Kärntner Zentralraum nicht mehr vor.

**WOLFGANG ZEBEDIN**

Der Fahrplan für die Koralmbahn steht. Im Jahr 2022 sollten die ersten Züge durch den 33 Kilometer langen Koralmtunnel rollen. Wenn 2024 auch der Semmeringtunnel fertig ist, verkürzt sich die Fahrzeit von Klagenfurt nach Wien auf 2:45 Stunden. Das versprach ÖBB-Chef Christian Kern vor Kurzem in einem Interview mit der *Kleinen Zeitung*.

Daran sollten auch die Sparpläne der Bundesregierung nichts mehr ändern. Darauf setzt jedenfalls Albert Kreiner, Wirtschaftsjurist der Kärntner Landesregie-

rung und an der Seite von Landeshauptmann Gerhard Dörfler der glühendste Lobbyist der Koralmbahn. „Der ‚point of no return‘ ist lange erreicht“, sagt Kreiner voller Zuversicht. „Selbst die schärfsten Kritiker reden jetzt bestenfalls von einer einröhrigen Sparvariante. Was aber sicherheitsmäßig ein Wahnsinn wäre.“

**Heikler Zentralraum**

Gedämpfter ist sein Optimismus, wenn es um eine Lösung für den Kärntner Zentralraum geht. Zum Leidwesen von Dörfler und Kreiner stellten die ÖBB die Planungen für die Bahnstrecke entlang

des Wörthersees im Jahr 2009 ein. „Auch im aktuellen sogenannten ‚Zielnetz 2025‘ ist eine zusätzliche Trasse nicht enthalten“, erklärt der Kärntner ÖBB-Sprecher Christof Posch. „Sie ist nicht erforderlich.“ Laut Posch ist die bestehende Wörtherseetrasse derzeit nur zu 50 Prozent ausgelastet. „Nach allen vorliegenden Verkehrsprognosen haben wir Kapazitätsreserven, die für Jahrzehnte ausreichen.“

Trotzdem will man beim Land die Flinte nicht ins Korn werfen und in Wien weiterhin Stimmung für eine neue Trasse machen. Landeshauptmann Dörfler ersuchte in einem Schreiben an Verkehrsministerin Doris Bures, die Planungen für den Kärntner Zentralraum fortzusetzen. Im Folgenden die wichtigsten Fragen rund um eine solche in Kärnten gewünschte neue Bahntrasse:

**1. Von welchen Zeithorizonten reden wir?**

Wenn jetzt die Planungen wieder aufgenommen werden, dauert es mindestens zehn Jahre bis zum Spatenstich. So lange brauchen in der Regel alle Verfahren bis hin zur Umweltverträglich-

keitsprüfung. Die Bauzeit beträgt dann noch einmal mindestens 10 bis 15 Jahre. Der erste Zug würde also frühestens 2035 auf einer neuen Wörtherseetrasse rollen.

**2. Droht bis dorthin eine „Verkehrshölle“ entlang des touristisch sensiblen Wörthersees?**

Die Verkehrszahlen werden nach Fertigstellung der Koralmbahn nicht sprunghaft, sondern langsam ansteigen. Darin sind sich Kreiner und Posch einig. Während aber der Wirtschaftsjurist in der Landesregierung in der Zukunft trotzdem Bedarf für eine neue Trasse sieht, verweist der ÖBB-Sprecher auf genügend freie Kapazitäten.

**3. Steigt mit der Kapazitätsausweitung auch die Lärmbelastung der Anrainer und Urlauber?**

Laut Christoph Posch investiert die ÖBB laufend in die Modernisierung der bestehenden Trasse: „Wir errichten immer neue Lärmschutzwände. Außerdem ist das neue Wagenmaterial im Personenverkehr viel leiser.“ Und auch bei den Güterwaggons werden laut Posch ständig technische Neuerungen getestet und eingesetzt.

**4. Wie soll die Südbahn entlang des Wörthersees verlaufen?**

2005 einigte man sich im Regionalforum auf die Variante W2 (siehe Grafik). Die Tunnelkette wäre damals auch von den 51 Bürgerinitiativen akzeptiert worden. Die sogenannte Rosental-Variante sollte laut Kreiner vom Tisch sein. Allerdings wird sie in Wien noch gelegentlich aus dem Hut gezogen, wenn die Kärntner ihre Wünsche präsentieren.

**5. Wie werden Klagenfurt und Villach eingebunden?**

„Klagenfurt wird nicht umfahren“, betont Jurist Kreiner. Und in Villach müsse man bei jeder Detaillösung auf die Einbindung der Tauernbahn achten.

**6. Was passiert im Falle eines Neubaus mit der bestehenden Trasse entlang des Wörthersees?**

Sie wird auf keinen Fall eingespart bzw. abgebaut. „Wir brauchen sie für den Nahverkehr und die S-Bahn“, betont Kreiner. Die Hochleistungsstrecke durch die Tunnelkette ist zum überwiegenden Teil für den Güterverkehr gedacht. Posch: „Ohne die S-Bahn würden Klagenfurt und Villach im Autoverkehr ersticken.“