

Von Daniela Grössing

Das ist die zweite Verzögerung, bei der man uns vor vollendete Tatsachen stellen will. Mittlerweile wird diese Maßnahme vom Bund ein Jahrzehnt lang verschleppt. Das ist aus Kärntner Sicht untragbar“, sagt Mobilitätslandesrat Sebastian Schuschnig (ÖVP). Schuschnig übt Kritik an dem im Ministerrat kürzlich beschlossenen ÖBB-Rahmenplan für die Jahre 2027 und 2032, darin befinden sich zwar für Kärnten wichtige Bahn-Investitionen, aber die Fertigstellung der Modernisierung der Ossiacher See-Bahnstrecke wird von 2036 auf 2040 verschoben.

„Wir brauchen den Streckenausbau, um den Halbstundentakt umsetzen zu können“, sagt der Mobilitätslandesrat, der das direkte Gespräch mit Verkehrsminister Peter Hanke (SPÖ) suchen werde und dies bei der Konferenz aller Verkehrslandesräte zum Thema machen möchte. Für die Region würde die Modernisierung der Strecke ein attraktives Angebot für Pendler in der Hauptverkehrszeit, eine bessere touristische Anbindung (Ossiacher See, Gerlitzen Alpe) und



Die Modernisierung der Bahnstrecke zwischen St. Veit, Feldkirchen und Villach soll von 2036 auf 2040 verschoben werden.

auch eine verbesserte Anbindung an die Taktknoten Villach und Klagenfurt bedeuten. Auch die Interessenvertretung „Fahrgast Kärnten“ plädiert auf eine rasche Umsetzung. Die ÖBB betonen, dass die Planungen und Vorbereitungen der Modernisierung der Ossiacher See-Strecke bereits im Gange sind. „Heuer finden Gespräche mit mehreren Gemeinden statt. Die letzten Maßnahmen der schrittweisen Umsetzung werden nun voraus-

sichtlich erst im Jahr 2040 in Betrieb gehen können. Die verschiedenen Bauphasen und Teilprojekte werden in optimaler Abstimmung zueinander umgesetzt, um die finanziellen Mittel möglichst effizient im Sinne der Steuerzahler einzusetzen“, sagt Rosanna Zernatto-Peschel, ÖBB-Pressesprecherin.

Konkret sollen Bahnanlagen und Bahnhöfe modernisiert werden, laut ÖBB aber auch möglichst viele Eisenbahnkreu-

zungen aufgelassen werden. Bereits 2027 erfährt der Bahnhof Bodensdorf eine Erneuerung, speziell der Wartebereich im und um das Gebäude wird aufgewertet, auch die „Park & Ride“-Anlage wird neu gestaltet. Alleine in der Gemeinde Steindorf sind elf Bahnübergänge betroffen: „Diese haben derzeit eine Lichtanlage und müssen durch eine Schrankenanlage gesichert werden. Dafür müssen wir allerdings 50 Prozent der Kosten

übernehmen. Wir haben also die Wahl, entweder wir schließen Bahnübergänge, dadurch entstehen aber natürlich längere Wege für unsere Bürger, oder wir müssen für enorme Kosten aufkommen. Ich rechne mit 1,5 bis zwei Millionen Euro“, sagt Gottfried Hatberger (Liste Kavalier), Steindorfer Vizebürgermeister und Straßenreferent. Er übt Kritik: „Das sind 15 bis 20 Prozent unseres Jahresbudgets. Im Grunde sind wir als Gemeinde nur Passagier. Wir müssen warten, was beschlossen wird. Aber bis jetzt gibt es keine genauen Daten. Wir müssen aber als Gemeinde, um die Kosten stemmen zu können, langfristig planen“, sagt Hatberger.

Die Kosten für das Gesamtprojekt, inklusive der Modernisierung des Bahnhofs Bodensdorf, belaufen sich auf rund 190 Millionen Euro. Der Anteil, den das Land Kärnten übernehmen muss, ist noch nicht zur Gänze geklärt. Dafür wird es noch Verhandlungen brauchen. Das Land befürchtet aber – schon allein aufgrund der allgemeinen Baukostensteigerung – durch die zeitliche Verzögerung eine Kostensteigerung, die auf das Land zukommen wird.