

Milliarden sollen für die Bahn bald rollen

Erster Bauabschnitt der Koralmbahn geht in Kalsdorf schon 2000 in Szene. Für das Gesamtprojekt braucht man wohl rund 15 Jahre.

■ VON REINHOLD TSCHERNE



Kreuzungsfrei soll der Bahnverkehr künftig über alle wichtigen Straßen rollen – auch hier beim Bahnhof Puntigam

Angriff genommen. Dazu gehört die wichtige unterirdische Anbindung des Flughafens Graz – von der Rolltreppe direkt in das Ankunftsgebäude.

Detail am Rande: Viergleisig wird vom Hauptbahnhof bis zur Südautobahn gerollt, danach schwenken zwei Gleise allmählich in den Westen, das südliche Schienenpaar befindet sich auf der alten Trasse nach

Der Fahrplan für den Bau der Koralmbahn vom Grazer Hauptbahnhof nach Werndorf und von dort weiter nach Deutschlandsberg und schließlich nach Klagenfurt nimmt immer klarere Züge an: Der erste Bauabschnitt geht beim Umbau des Bahnhofes in Kalsdorf im Jahre 2000 in Szene. Im gleichen Jahr erfolgt der Spatenstich für den „Terminal Graz-Süd/Werndorf“, so der neue Name.

Der eine Milliarde teure Umschlagbahnhof gilt als Knoten von europäischer Bedeutung zwischen der Neuen Südbahn (Koralmbahn)

und der Achse nach Spielfeld. Er bildet die Voraussetzung für eine positive Entwicklung des Grazer und südsteirischen Wirtschaftsraumes. Wichtige Kernbereiche sollen 2001 bis 2002 in Betrieb gehen.

Das viergleisige Stück Puntigam-Kalsdorf wird Anfang 2001 in

Spielfeld, wo man bekanntlich in den fünfziger Jahren schon zweigleisig unterwegs war; das neue zweite Gleis wird westlich des alten angehängt.

In der zweiten Jahreshälfte 2001 sollen die Baumaschinen zwischen Graz-Hauptbahnhof und Puntigam dieseln (fertig: 2004). Das Stück vom Hauptbahnhof zum Flughafen sowie dann die Trasse nach Werndorf soll 2005 übergeben werden. Für den Abschnitt, von Puntigam nach Werndorf sind zweieinhalb Milliarden

Schilling nach der Schienen-Infrastruktur-Finanzierungsgesellschaft des Bundes sichergestellt, wie Projektleiter Klaus M. Schneider versichert.

Die Gesamtbaukosten für die Strecke von Graz nach Klagenfurt – Fahrzeit jetzt drei Stunden, dann eine Stunde – können nur geschätzt werden; in einer vorsichtigen Prognose (Rießberger-Faller) wird die bemerkenswerte Zahl von 23, 24 Milliarden S genannt. Ebenso wackelig ist die gesamte Fertigstellung der 130-Kilometer-Trasse: Vielleicht das Jahr 2015?

Wir brauchen weite Kurvenradien, weil man Schnellzüge nicht um ein Hauseck führen kann.

KLAUS M. SCHNEIDER, HL-AG-Projektleiter



Flughafen Graz: Die unterirdische Anbindung an die Koralmbahn mit Rolltreppen soll 2005 erfolgen

ECKE HERGET

Bei Planung Transparenz

Funktioniert Bürger-Mitbeteiligung nur in unwesentlichen Belangen?

Mit einem für unsere Breiten einzigartigen Kommunikationsmodell („Ephesos“) will die Eisenbahn Hochleistungsstrecken AG die Bürger im Zuge des Koralmbahnbaues sowie des zweigleisigen Ausbaues von Graz nach Werndorf in die Planung einbinden.

Unter dem Motto „Transparenz als Planungsgrundsatz“ erläutern Projektleiter Klaus M. Schneider und Renate Pelz-Nakladal gegenüber der *Kleinen Zeitung* den Dialog zwischen den Beteiligten, also Planern, Gemeinden, Anrainern, Bürgerinitiativen und anderen mehr. Als wesentliche Säulen geben sie an:

- Moderation durch einen erfahrenen Vermittler (Mediator),
- die Abläufe werden im Protokoll festgehalten und
- generelle und detaillierte Infor-

mation einschließlich bildlicher Darstellungen.

Die Umsetzung erfolgt anhand von Begegnungen, Informationsveranstaltungen, Lärmmessungen, von denen es zwischen dem Hauptbahnhof und Kalsdorf bereits mehr als 40 gegeben hat.

Darüber hinaus ist die Projektleitung unter der Grazer Nummer 77 29 30 praktisch ständig erreichbar; zusätzlich sind jüngst Informationsbüros in Werndorf, Groß St. Florian und in Deutschlandsberg eröffnet worden.

Schneider und Pelz-Nakladal versichern: „Wir wollen mit dem Bürger und für den Bürger bauen.“

Frage: Die Anrainer werden wohl nicht den Trassenverlauf bestimmen können, können sie nur in unwesentlichen Belangen mitbestimmen?

„Nein“, heißt es. Man hole Anregungen, Wünsche und Meinungen ein, informiere über die Höhe des Lärmschutzes (im Schnitt zwei Meter über der Schienenoberkante), erkläre Dezibelwerte (zehn Dezibel weniger bedeutet nach dem Logarithmus eine Halbierung des Lärms) usw.

Was die Mitbestimmung beim Trassenverlauf der Hochleistungsstrecke betrifft, so stehen der „Bürger-Mitbeteiligung“ harte Kriterien gegenüber: „Bei Tempo 120 bis 140 vom Hauptbahnhof zur neuen Flughafen-Anbindung und danach 160 Stundenkilometer hat man keinen Spielraum, weil die geringen Neigungen und sehr weit geschwungene Kurvenradien eine wichtige Rolle spielen – man kann schließlich die Schnellzüge nicht um ein Hauseck führen.“