

Jetzt oder nie: Ringen um Flughafen-Haltestelle geht weiter

Wolfgang Malik, Chef der Holding Graz, wirbt hinter den Kulissen massiv für den Bau eines Flughafen-Bahnhofes an der Koralmbahn. Er fürchtet, wenn das Bauwerk jetzt nicht finalisiert wird, kommt es nie.

1. April 2023, 7:56 Uhr



Der aktuelle Blick auf die Baustelle der Koralmbahn nahe dem Flughafen Graz

© Juergen Fuchs

Mit jedem Monat verstreicht wertvolle Zeit, um die Mini-Chance auf einen Flughafenhalt entlang der [Koralmbahn](#) zu wahren. „Was ich von den Bauunternehmen höre, wäre eine Realisierung noch

möglich“, sagt Wolfgang Malik, Vorstandschef der Holding Graz, Eigentümerin des Grazer Airports. Der Flughafen hat großes Interesse daran, dass die Züge auf der Hochleistungsstrecke stehen bleiben anstatt vorbeizufahren, wie es der Plan von ÖBB und Klimaschutzministerin Leonore Gewessler (Grüne) vorsieht – [der Kritik am „Schildbürgerstreich“ zum Trotz](#).

Haiders Bedingung

Malik war ab den 1990er-Jahren in die Planungen involviert, damals als Mitarbeiter bei Waltraud Klasnic und als Aufsichtsrat der seinerzeitigen Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (heute ÖBB). Er sagt: „Ich war live dabei, wie Jörg Haider seine Unterstützung davon abhängig gemacht hat, dass die Koralmbahn am Flughafen Graz keine Haltestelle bekommt.“

Als Holding-Chef ab dem Jahr 2010 intensivierte Malik indes seinen Einsatz für den Flughafenbahnhof, zuletzt in einem Brief an ÖBB-Boss Andreas Matthä: „Es geht nicht nur um eine ideale und ökologisch vorteilhafte Anbindung für unsere Flughafenkunden, sondern auch um eine attraktive Möglichkeit, über Park&Ride einen Bahnumstieg Richtung Stadt oder Kärnten zu forcieren“, so Malik.

Auszug aus dem Brief von Wolfgang Malik an ÖBB-Chef Matthä © Malik

In dem Brief fordert er ein „Vorziehen der Bahnhofinfrastruktur im Rahmen der laufenden Baumaßnahmen“ – und bekräftigt dies im Gespräch mit der Kleinen Zeitung: „Der Nordteil der Haltestelle wird schon ausgebaut, aber ein halbes Bauwerk bringt niemandem etwas. Baut man das erst später fertig, betragen die Mehrkosten über 40 Millionen Euro. Doch ich fürchte ja, dass man den Bau, sobald die Koralmbahn einmal in Betrieb ist, gar nicht mehr angeht und die Haltestelle ad acta legt.“

Dossier Koralmbahn

In 1000 Tagen geht die Koralmbahn in Betrieb. Chancen, Folgen, Versäumnisse. [Hier gehts zum Dossier.](#)

ÖBB-Chef Matthä erklärt das Vorbeifahren am Flughafen – wie berichtet – [mit dem Stundentakt der Verbindung Graz–Klagenfurt](#), der wenig Spielraum für Zwischenhalte lasse. In seiner Antwort an Malik – sie liegt der Kleinen Zeitung vor – gibt Matthä außerdem zu bedenken, dass sich die Inbetriebnahme der Koralmbahn um „drei

bis vier Jahre“ verzögern würde, würde man jetzt die Haltestelle fertig bauen. „Jede Änderung in diesem fortgeschrittenen Stadium erfordert einen Baustopp und eine umfangreiche Neuplanung.“

Die Alternativ-Lösung

Mättha wirbt für eine Alternative. Zusätzliche interregionale Züge zwischen Graz und Klagenfurt könnten via Koralmbahn, Schleife Werndorf und Südbahn den S-Bahn-Stopp Flughafen nützen. Diese Züge müssten freilich erst bestellt und finanziert werden, räumt Matthä ein.

„Das ist eine gute Zwischenlösung“, sagt Malik, pocht aber „aus volkswirtschaftlicher Betrachtung mit Weitblick“ auf die sofortige Fertigstellung des Bahnhofes Flughafen an der Koralmstrecke. Malik: „Es geht nicht darum, dass ab 2026 die Koralmbahn sofort ohne Bedarf stehen bleibt, sondern darum, dass ein Teil des Bauwerks später eventuell nie mehr kommt.“

Der Bahnausbau war diese Woche auch Thema im steirischen Landtag. ÖVP und SPÖ drängen Ministerin Gewessler unter anderem zum viergleisigen Ausbau von Bruck-Graz-Maribor und der Pyhrn-Schober-Achse.

Interaktive Karte

[Das Mega-Projekt Koralmbahn unter der Lupe](#)

Mehr zum Thema