

Falter [50/2006](#) vom 13.12.2006
Ressort [Politik](#) > Koralm
Autor [Herwig Höller](#), [Donja Noormofidi](#)



[diesen Falter bestellen](#)

“Wann haben wir das letzte Mal geschossen, Karl?“, brüllt Manfred Köpf seinen Kollegen an, um den Lärm des Baggers zu übertönen. Er will wissen, wann die letzte Sprengstoffladung im Erkundungsschacht des Koralmtunnels gezündet wurde. „Vor zwei Stunden“, antwortet Karl. Noch immer hängt der beißende Geruch in der Tunnelröhre, Feinstaubkörnchen wirbeln durch die Luft. Die Männer schaffen die Gesteinsbrocken hinaus. Langsam graben sie sich im Acht-Stunden-Schichtbetrieb vom weststeirischen Leibenfeld in Richtung ihres Heimatbundeslandes Kärnten – „32,8 Kilometer insgesamt, 1,7 haben sie bereits geschafft“, erklärt Projektkoordinator Erich Fleischhacker. Er ist einer der wenigen Steirer in der Röhre, von den Tunnelarbeitern stammen zwei Drittel aus Kärnten – genauso wie die mit dem Bau beauftragte Firma Strabag, die Hans-Peter Haselsteiner gehört, einem Duzfreund Jörg Haider.

Vergangene Woche wurde bekannt, dass die ÖBB den Koralmtunnel in einem internen Papier als weder sinnvoll noch notwendig bezeichnen. Seither ist die Diskussion um die Bahn, die Graz und Klagenfurt in nur einer Stunde verbinden soll, neu entfacht. Gegner des vier Milliarden Euro teuren Vorhabens befürchten eine Kostenexplosion und treten für billigere Ausweichrouten ein.

Immer wieder kritisieren sie auch, die ehemalige FP-Ministerin Monika Forstinger habe ihrem Parteikollegen Jörg Haider den Tunnel geschenkt. Schließlich hatte sie auf seinen Druck rund eine halbe Milliarde Euro vom Semmeringbasistunnel zwischen Steiermark und Niederösterreich in den Koralmtunnel umgeleitet, nachdem Niederösterreich den Bau der Semmeringröhre behindert hatte. Der ehemalige SP-Verkehrsminister Caspar Einem sprach damals von einem „Knickschliff vor dem Herrn Landeshauptmann. Der Koralmtunnel wird für den Herrn Haider einfach extra gemacht, weil er ihn gern gehabt hätte.“

Noch heute ist Einem der Meinung: „Ohne Semmeringbahn bringt auch der Koralmtunnel nichts.“ Und selbst wenn beide gemeinsam eine Verbindung zwischen Norden und Süden schaffen, ist der Nutzen höchst zweifelhaft, wird doch östlich von Österreich mit dem Korridor V derzeit ebenfalls eine internationale Nord-Süd-Route von der Ukraine nach Venedig und Lyon ausgebaut, die schneller fertig sein könnte als die österreichische Strecke.

Tunnel-Fans halten den angeblichen volkswirtschaftlichen Nutzen gegen die Kritik: 170 Millionen Euro soll der Koralmunnel jährlich in die Regionen bringen. Steirische Politiker aller Coleurs legen sich nun wie der Kärntner Landeshauptmann ins Zeug: Man pocht auf den bestehenden

Vertrag mit den Bundesbahnen und hält den Tunnel für überlebenswichtig. Gerade-noch-Verkehrsminister Hubert Gorbach (BZÖ) forderte die ÖBB prompt auf, weiterzugraben. Dabei hatte schon in den Neunzigern der ehemalige ÖBB-Chef Helmut Draxler zum Koralmtunnel gemeint: „Den braucht kein Mensch.“ ÖBB-Chef Martin Huber sagte nun, es fehle zwar der Kundennutzen, wenn aber die Politik volkswirtschaftliche Interessen verfolge, werde der Tunnel eben gebaut. Und er forderte mehr Geld.

Was bringt das teure Loch im Berg wirklich? Bernd Hermann, Bürgermeister der weststeirischen Gemeinde Frauental, bringt es zunächst vor allem Ärger. Genau in Frauental und in unmittelbarer Nähe einer Siedlung soll der Zug in den Tunnel einfahren. Frauental verlangt deshalb eine Tunnelverlängerung von 720 Metern, um die Anrainer vor dem Lärm zu schützen. Im Ministeriumsbescheid, den Hermann kürzlich bekommen hat, ist diese aber nicht enthalten. Nun überlegt auch Frauental, gleich wie die Kärntner Gemeinde St. Kanzian, die eine Verlegung der Trasse erwirken will, den Gang zum Verfassungsgerichtshof. Hermann: „Aus heutiger Sicht ist anzunehmen, dass wir Beschwerde einlegen.“ Konkrete Schritte sollen bei einer Sitzung am 18. Dezember fixiert werden.

In der Weststeiermark steht Hermann mit seiner Tunnelkritik ziemlich alleine da. Vor allem in Deutschlandsberg erhofft man sich durch die Koralmbahn Impulse wegen der besseren Anbindung an Kärnten und Graz. Josef Wallner, SP-Bürgermeister in Deutschlandsberg, sieht vor allem nicht ein, warum immer in Kärnten und der Steiermark gespart wird: „Wir bekommen ja sogar die ausrangierten Waggons, die auf der Westbahn längst nicht mehr eingesetzt werden.“ Dort rollt seit Sonntag erstmals in Österreich der luxuriöse Intercityexpress.

Der Kampf zwischen Wien und der Steiermark spielt in der Diskussion um den Koralmtunnel eine wichtige Rolle. „Hinter Beschlüssen gegen das Projekt steht eine Baulobby“, sagt Ex-Landtagspräsident Reinhold Purr (ÖVP), seit fast zwanzig Jahren in einem überparteilichen Komitee „Pro Koralmbahn“ aktiv: „Das der Steiermark zustehende Geld soll im Norden verwendet werden, an der Westbahn.“ Der steirische Minderwertigkeitskomplex ist nicht ganz unberechtigt, meint auch der Grazer Eisenbahnexperte Klaus Rießberger. Im Norden werde ungleich mehr in die Infrastruktur investiert, als in Südösterreich. „Viele in Wien glauben von den Steirern noch immer, das sind die Wilden hinter den Bergen.“ Seinen Kollegen in der Bundeshauptstadt, die gegen den Tunnel sind, wirft Rießberger den „Wiener Blick“ vor.

Die Eisenbahnexperten an der Technischen Uni in Wien haben trotz ihres Wiener Tunnelblicks freilich gute Argumente gegen die Bahn: Dass der Tunnel einen volkswirtschaftlichen Nutzen von 170 Millionen Euro pro Jahr bringe, sei völlig aus der Luft gegriffen, kritisiert Bahnexperte Thomas Macoun. Der Verkehr zwischen Graz und Klagenfurt werde sich in Grenzen halten, weil es sich um zwei Landeshauptstädte mit ähnlichen Funktionen handle. Außerdem seien die Wachstumsprognosen, die im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung für die alte Koralmbahn abgegeben wurden, weit übertrieben: „Die HL-AG, die damals für den Bau

des Tunnels verantwortlich war, ging von einer Fahrgaststeigerung zwischen dreißig und hundert Prozent aus, die ÖBB von einer Steigerung um zwei Prozent. Die ÖBB-Schätzung ist realistisch.“

Zudem befürchtet Macoun, dass die Kosten, von denen derzeit ausgegangen wird, zu tief angesetzt sind: „Der Lötchbergtunnel in der Schweiz kann mit dem Koralmtunnel verglichen werden, und der wurde am Ende vier Mal so teuer wie ursprünglich geplant. Ähnliches kann bei der Koralm durchaus auch passieren.“ Sogar Koralmbahn-Fan Rießberger ist skeptisch, was die Kosten für den Luxustunnel betrifft: Bei seiner Machbarkeitsstudie Anfang der Neunzigerjahre hat er noch mit Kosten um 1,7 Milliarden Euro kalkuliert. „Jetzt ist es mehr als doppelt so viel. Da kann doch etwas nicht stimmen.“ Der Fachmann hat eine Erklärung für die astronomische Kostensteigerung: Jeder nehme für seinen Bereich das Beste vom Besten. „Wenn es möglich wäre, würde man sich beim Tunnelbau sogar für Leitdrähte aus Gold entscheiden. Das kostet eben, und dann kann man nicht alle Projekte realisieren.“

Kritiker Macoun plädiert unterdessen für eine billigere Bahntrasse über das Drautal in Slowenien: „Die Fahrt würde nurzwanzig Minuten länger dauern, die Strecke kostet aber nur die Hälfte.“ Diese Strecke dürfte allerdings Zukunftsmusik bleiben. Die Modernisierung der uralten Bahnverbindung durch das Drautal von Maribor nach Klagenfurt – so eine Sprecherin des slowenischen Verkehrsministeriums – habe keine Priorität. Mit dem Zerfall der Monarchie fand sich die Drautalstrecke größtenteils auf feindlichem jugoslawischen Territorium, die Forderung nach einer regional bedeutsamen Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt wurde laut. Internationale Überlegungen kamen in den dreißiger Jahren hinzu, als Italiens Benito Mussolini eine „Pontebbana-Achse“ zwischen Venedig und Wien konzipierte, die auch einen Koralmtunnel vorsah. Daraus wurde nichts, der Kriegsbeginn setzte Mussolinis Bahnvisionen 1939 ein jähes Ende.

Die „Pontebbana-Achse“ über Koralm- und Semmeringtunnel und ihre potenzielle internationale Bedeutung sind auch jetzt ein zentrales Argument der Tunnel-Befürworter. Die Folge ist ein kleiner kalter Eisenbahnkrieg zwischen Österreich und Slowenien: Der geplante Korridor V, eine Bahnstrecke die von der ukrainisch-ungarischen Grenze nach Venedig und Lyon führen und auf slowenischem Gebiet bis 2015 fertig gestellt werden soll, macht dem Koralmtunnel Konkurrenz und ist ihm einen Schritt voraus. Im Unterschied zu diesem hat die EU dem Korridor V nämlich Priorität eingeräumt. Das Problem: Er führt durch Slowenien und umfährt Österreich. „Der Korridor wird jedenfalls schneller fertig als die Nord-Süd-Verbindung durch Österreich und ist billiger“, erklärt Bahnexperte Macoun. Dem widerspricht die österreichische Politik, die sich an einem Bericht der EU-Beauftragten Loyola de Palacio festhält. Darin hatte de Palacio über einen Ast des Korridor V über die Koralm nachgedacht. „Den Slowenen geht das Geld aus, außerdem stecken sie neunzig Prozent ihrer Mittel in den Straßenausbau,“ meint Helmut Adelsberger vom Verkehrsministerium.

Fest steht aber, dass der Koralmtunnel und die Pontebbana-Achse durch Österreich auf EU-Ebene nicht prioritär behandelt werden. Bei der letzten Zielfestlegung 2003 – so eine Sprecherin von EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot – sei die Achse weder von den betroffenen Mitgliedsstaaten noch vom Europaparlament unterstützt worden. Der ÖVP-Abgeordnete Reinhard Rack gibt Slowenien die Schuld: „Die haben Manderl gemacht, weil sie ihre eigene Strecke bauen wollen.“ Racks sozialdemokratischer Kollege Hannes Swoboda schiebt den schwarzen Peter der österreichischen Verkehrspolitik zu: „Es gab kein klares Bekenntnis zur Achse, die Verzögerung des Semmeringtunnels ist negativ aufgefallen.“

Der Wettlauf zwischen österreichischer Koralm und Korridor V über Slowenien bleibt also offen: Politiker in Österreich und Slowenien setzen jeweils auf die eigene Strecke. Bahnexperte Rießberger bleibt optimistisch, was den Koralmtunnel betrifft. „Mit ihm haben wir auch ein Druckmittel für den Semmeringtunnel.“ Wenn alles nach Plan verlaufe, könnte die Koralmbahn bis 2016, die Semmeringstrecke zwei Jahre später fertig gestellt werden. Dann würde die Fahrzeit zwischen Wien und Kärnten auf drei Stunden reduziert, derzeit ist die Reise eine bis zu siebenstündige Odyssee.

Die Planungsarbeiten für den Semmeringtunnel zwischen Steiermark und Niederösterreich wurden allerdings wieder an den Anfang zurückbefördert, da nach Konflikten mit Niederösterreichs Landeshauptmann Erwin Pröll auch noch die Bahntrasse verlegt wurde. In den alten Stollen, der nach Ex-Landeshauptfrau Waltraud Klasnic auch Waltraudstollen genannt wird, hat man bereits rund neunzig Millionen Euro versenkt. Dass man ihn auch für die neue Trasse nützen kann, scheint aus heutiger Sicht zweifelhaft, ebenso die Frage, ob der Tunnel überhaupt gebaut wird. Dieser wird zuletzt aber wieder positiver bewertet: „Niederösterreich beteiligt sich an Neuplanungen aktiv“, lobt Andreas Tropper von der steirischen Verkehrsabteilung.

Der Koralmtunnel könnte nun auch Thema in den Koalitionsverhandlungen werden, denn damit das Geld weiterhin fließt, muss der Finanzminister noch seinen Segen geben. 450 Millionen Euro wurden jedenfalls bereits in die Koralmbahn gesteckt und täglich werden es mehr: Pro Tag rücken die Bergleute in Leibenfeld um acht Meter vor in Richtung Kärnten.

[nach oben](#)

© Nachdruck bzw. Textübernahme - auch auszugsweise - nur mit schriftlicher Genehmigung der Falter Zeitschriften Gesellschaft m.b.H. gestattet.

2006 © Falter Verlagsgesellschaft mbH

E-Mail: [Webmaster](#)

[Impressum](#)

[Startseite](#)