

Die Verkehrsachse Graz–Marburg–Zagreb als wichtiger Teil am Weg zur Adria und zum Balkan

Dieses Thema wurde am 17. 6. 2009 im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, veranstaltet von der Sparte Industrie, der VÖVW, der BVL und der ÖVG, im Haus der Kaufmannschaft durch die beiden Referenten Dkfm. Dr. Heinz Petzmann, Techn. Büro für Verkehrs- und Raumplanung, und Mag Reinhold Deußner, Österr. Institut für Raumplanung, behandelt.

Die Staaten des Westbalkans werden in die EU aufgenommen werden, wie das der übereinstimmende Wunsch der gegenwärtigen EU-Mitglieder ist, wobei für Kroatien ein Beitritt in kurzer Zeit bevorsteht. Die EU fördert insbesondere die wirtschaftliche Verknüpfung der einzelnen Mitgliedstaaten untereinander. Dazu ist das Instrument leistungsfähiger Verkehrsverbindungen ein unerlässliches Mittel. Nun führt der Weg aus Kroatien, aber auch aus Bosnien-Herzegowina nach dem Zentrum der EU am Landweg über den Raum Steiermark/Kärnten Richtung Salzburg/Passau/Wien. Umgekehrt ist der Weg zur oberen Adria, nicht zuletzt zum Hafen Rijeka von Wichtigkeit in Anbetracht der Überlastung der Haupthäfen an der Nordsee und der Zulaufstrecken dorthin. Es ist also am Platz, sich mit der Verkehrsanbindung Kroatiens an die EU zu beschäftigen. Der gegenwärtige Zustand der dafür in Frage kommenden Verkehrswege sieht für den Straßenverkehr eigentlich gar nicht schlecht aus. Die österreichische Südautobahn Richtung Wien und die Phyrn-Autobahn Richtung Linz/Passau haben in Marburg (Maribor) Anschluss an die von dort nach Zagreb geplante bzw. in Kroatien teilweise bereits benützbare Autobahn über Krapina nach Zagreb. Von Marburg weg führt die slowenische Autobahnstrecke über Cilli (Celje) nach Laibach (Ljubljana) und weiter zur Adria. (Görz, Triest, Koper). Die Anbindung des kroatischen Zentrums von Zagreb an die EU ist damit im höherrangigen Straßennetz bereits vollzogen oder jedenfalls im Werden!

Ganz anders ist die Lage beim Eisenbahnverkehr!

Hier dominiert noch das in der Grundstruktur auf die Monarchie Österreich–Ungarn zurückgehende Eisenbahnnetz mit der alten Südbahnstrecke Wien–Graz–Marburg (Maribor) – Steinbrückl (Zidani Most) – Laibach (Ljubljana) – Triest gleichsam als Rückgrat. Diese alte Hauptstrecke ist wahrlich in die Jahre gekommen und streckenweise stark veraltet. So fehlt immer noch der Semmering–Basistunnel, um einen effizienten Güterverkehr bzw. den Personenschnellverkehr zu ermöglichen. Die Strecke Graz–Spielfeld–Marburg wurde nach dem 2. Weltkrieg auf ein Gleis zurückgebaut und wurde eben zwischen Graz und Werndorf zweigleisig erneuert und soll bis Spielfeld bald zweigleisig wieder ausgerüstet werden, um den Erfordernissen des neuen Grazer Schnellbahnnetzes zu entsprechen. Slowenien bzw. das seinerzeitige Jugoslawien hat seine Eisenbahnen etwas modernisiert im Zuge der Balkanachse Villach–Jesenice–Laibach–Zagreb–Belgrad und ist heute zur Stützung des aufstrebenden und erfolgreichen Seehafens Koper bestrebt, die eingleisige Nachkriegsstrecke Divaca–Koper zweigleisig auszubauen und dort die Bahn dringend für die steigenden Seehafenmengen in Richtung Laibach fit zu machen. Die alte Südbahnstrecke Marburg–Cilli–Steinbrückl, wo die gegenwärtige Strecke nach Zagreb abzweigt, besitzt die vor 150 Jahren entstandene Trasse noch unverändert (enge Kurven) und weist bis zur österreichischen Grenze für den Güterverkehr unzureichende Achsdruckverhältnisse auf. Der Weg von Marburg nach Zagreb ist lang (170 km) und eisenbahntechnisch unzureichend und es ist naheliegend, eben um Kroatien bzw. auch Bosnien in tauglicher Weise an den Eisenbahnverkehr der EU über die Steiermark anzubinden, ähnlich der Trasse der neuen Autobahn, ebenfalls eine neue

Eisenbahnstrecke von Marburg über Krapina nach Zagreb zu bauen, welche nur 110 km lang wäre und allen modernen Anforderungen entsprechen müsste.

Die Steiermark und besonders der Raum Graz hat Interesse an einer derartigen modernen Verbindung. Graz wird durch die Koralmbahn, welche im Bau ist, ein Knoten im Baltisch-Adriatischen Korridor (Danzig–Warschau–Kattowitz–Brünn–Wien–Graz–Klagenfurt–Villach–Triest bzw. Venedig–Bologna). In Graz schließt auch die Pyhrn–Achse an (Graz–Bruck–Linz–Prag bzw. Wels–Passau–Nürnberg) und diese könnte über Marburg nach Zagreb und zum Balkan verlängert werden (EU–Korridor X). Der krasse Engpass am Semmering wird durch den Basistunnel beseitigt werden, dessen jüngstes Projekt sich in der Umweltverträglichkeitsprüfung befindet. Dieses Interesse hat dazu geführt, dass die beiden Referenten beauftragt wurden, eine Eisenbahntrasse Marburg–Zagreb über Krapina zu entwerfen und zu bewerten.

Untersucht wurden 8 verschiedenen Trassenvarianten, die an der alten Südbahn knapp südlich von Marburg bis Grobelno östlich von Cilli anschließen und von denen 5 über Krapina sowie 3 über Kumrovec, dem Geburtsort Titos in einem westlich von Krapina gelegenen Paralleltal, nach Zagreb führen. Neben den geländemäßigen Gegebenheiten musste auch der Naturschutz berücksichtigt werden und vor allem sollte auch das sonst an diesem Projekt wenig interessierte Slowenien dadurch einen Vorteil haben, dass eine möglichst große ökonomische Aufschließungswirkung im slowenischen Steckenteil erzielt wird. Das führt zu der empfehlenswertesten Trasse, die knapp am südlichen Stadtrand von Marburg in Maribor/Hoce von der alten Südbahn abzweigt, am Flughafen Maribor vorbeiführt und bei Hajdina / Ptuj West nächst der alten Stadt Pettau (Ptuj) die Bahnstrecke Pragerhof (Pragersko)–Pettau–Ormoz–Murska Sobota–Hodoz–Zalaegerszeg (EU–Korridor V: Oberitalien–Ungarn–Ukraine) kreuzt und südlich Richtung Krapina führt, das bereits in Kroatien liegt. Die Strecke bis Krapina ist eine Neubaustrecke von etwa 50 km Länge, danach folgt bis Zagreb eine gut trassierte Nebenbahn, welche etwas korrigiert und entsprechend ausgerüstet werden müsste. Etwas schwierig ist die Einbindung im Stadtgebiet von Zagreb, um den dortigen Hauptbahnhof zu erreichen. Die Strecke ist als eingleisige, elektrifizierte Hochleistungsbahn ausgelegt (hohe Geschwindigkeiten, Steigungen bis max. 10 ‰, hohe zulässige Achslast). Die Errichtungskosten liegen in der Größenordnung von 500 bis 600 Mio. €

Die Neubaustrecke würde die Fahrzeit von Marburg bis Zagreb, welche heute über Steinbrückl bei 170 km Länge 2 Stunden 40 Minuten beträgt auf 55 Minuten verringern. Es müsste auch die Anschlussstrecke Marburg–Spielfeld nach Österreich ausgebaut werden (Wiederherstellung der Zweigleisigkeit, 3 bedeutendere Streckenkorrekturen mit größeren Radien für höhere Geschwindigkeiten), so dass die Verbindung von Graz nach Zagreb in etwa 1,5 Stunden Fahrzeit möglich werden kann. Im Zusammenhang auch mit der Koralmbahn bedarf über längere Sicht auch die Strecke Graz–Bruck/Mur einiger Streckenbegradigungen (Tunnelstrecken zur Abschneidung von Flussschlingen der Mur bei Gratkorn, Frohnleiten und südlich von Bruck). Im Mürztal ist das gleiche nötig bei Langenwang, Krieglach und vor allem bei der Wartberger Mürzschleife. Zusammen mit dem Basistunnel unter dem Semmering ist damit eine Fahrzeit moderner Expresszüge von Wien über Graz nach Zagreb in der Größenordnung von 3 Stunden denkbar.

Eine Bewertung der neuen Strecke Marburg–Zagreb für den Güterverkehr muss großräumig ansetzen. Die gegenwärtige Hauptverbindung per Eisenbahn von Slowenien und Kroatien nach Deutschland und darüber hinaus führt über die Tauernbahn. Diese Strecke hat einige Engpässe, wie die eingleisigen Abschnitte zwischen Laibach und Villach, sowie im Gasteinertal (Böckstein–Hofgastein/Haltestelle und Klammstein–Loifarn), die großen

Steigungen am Tauern (bis 30 ‰) und die Querung von Salzburg und München. Ein Parallelweg dazu könnte sein vom Balkan über Zagreb–Marburg–Graz–Bruck/Mur–Selzthal–Linz nach Böhmen und Bayern. Die Steigungen sind dort viel geringer und die zulässigen Achslasten passend. Allerdings ist hier die Schwachstelle die Pyhrnbahn, welche im Kremstal in Oberösterreich dringend zumindest selektiv zweigleisig ausgebaut werden müsste, was auch für den in Österreich anfallenden Güterverkehr längst gefordert wird.

Der über Zagreb laufende Güterverkehr wird, nach den Prognosen, sehr beeinflusst werden vom Seehafenverkehr über Rijeka. Kroatien wird für seinen Haupthafen eine neue Eisenbahnzufahrt bauen, die als doppelgleisige Neubaustrecke von Karlovac aus zum Meer führen soll. Für diese Strecke wird für 2025 ein Seehafenverkehr von 25 Mio. t p. a. prognostiziert. Auch der heute nicht bedeutende Containerverkehr (2008: 169.000 TEU, Koper als Vergleich: 357.000 TEU) soll dann eine Rolle spielen. Es wird mit einer Überlastung der Nordseehäfen gerechnet, was in bestimmten Verkehrsrelationen, z. B. nach/von Ostasien die Obere Adria interessanter machen wird. Man muss aber auch mit dem Import von Rohstoffen (Erz) und dem Export von Holz und Papier rechnen. Ebenso wird mit einer rascheren Wirtschaftsentwicklung in den neueren EU–Staaten gerechnet (Tschechien, Slowakei, Ungarn, Rumänien). Der in Zagreb von Rijeka und vom Balkan zusammenlaufende Verkehrsstrom wird nach der Prognose, welche Mag. Deußner für 2025 vorstellte, über die Krapina–Stecke mit 8,6 Mio. t p. a. weitergeleitet werden. Etwa dieselbe Menge (8,4 Mio. t p. a.) soll über die alte Südbahnstrecke Steinbrückl–Marburg Richtung Österreich transportiert werden (hauptsächlich aus dem Hafen Koper kommend). Es wird also die alte Südbahnstrecke über Cilli durch eine neue Strecke via Krapina nicht veröden. Die in Marburg zusammenströmende Transportmenge geht zu 2 Dritteln weiter nach Österreich–Marburg–Graz: 10,5 Mio. t p.a.) bzw. geht das restliche Drittel nach Ungarn (Pragerhof/Pragersko–Murska Sobota : 4,8 Mio. t p.a.). Zusammen mit der Koralmbahn kann dann der Verkehr auf der Strecke Graz–Bruck/Mur mit 18,2 Mio. t p. a. zu Kapazitätsproblemen führen, wenn man den Schnellbahnverkehr und den übrigen Personenverkehr in Rechnung stellt.

Für die Standortgüte des Raumes Graz im besonderen und für die Steiermark im allgemeinen ist die kurze Hochleistungseisenbahnstrecke über Krapina eindeutig von Vorteil. Es wird Graz tatsächlich dann ein, europäisch gesehen, sehr bedeutender Bahnknotenpunkt mit guten Verbindungen nach allen Richtungen: nach Wien und dem Norden (Mähren, Polen), sobald der Semmering–Basistunnel errichtet ist; nach Nordwesten über die Pyhrnstrecke nach Linz und nach Böhmen bzw. Bayern (via Passau nach Nürnberg); nach Südwesten über die Koralmstrecke nach Kärnten und Italien; nach Süden über die alte Südbahn und Laibach zur Adria nach Koper und über Krapina nach Zagreb, weiter nach Rijeka bzw. nach Bosnien und Serbien; schließlich, wenn man die steirische Ostbahn hochrüstet (elektrifiziert), nach Ungarn. Das Interesse der Steiermark und des Grazer Raumes an einer Direktstrecke der Eisenbahn nach Zagreb kann daher nur ein eindeutig positives sein.

Die lange und engagiert geführte Diskussion ergab zu dieser Schlussfolgerung keine realen Gegenargumente !