

## Steiermark – Eisenbahn und Randlage seit 100 Jahren

Nach dem 1. Weltkrieg verlor die Steiermark durch den Frieden von St. Germain eine ganz wichtige Teilregion, die Untersteiermark mit der damals zweitgrößten Stadt des Landes, das fast komplett deutschsprachige Marburg an der Drau (heute Maribor). Diese Amputation des alten Kronlandes der Monarchie, des Herzogtums Steiermark, brachte das Land und insbesondere die Landeshauptstadt Graz in eine verkehrsmäßige Randlage, weil die Verbindung nach Kärnten über Marburg gekappt wurde und auch die traditionellen Hauptverbindungen zur Adria nicht mehr in der gewohnten Weise leicht verfügbar waren. Die Wege nach Norden verloren ebenso an Frequenz und Bedeutung und es entstand eine Randlage, die erst in letzter Zeit eine Milderung bzw. Korrektur erlangen sollte. Auch das Verhältnis zum benachbarten Slowenien gewinnt nun eine neue Qualität durch die gemeinsame Zugehörigkeit zur EU und zur Euro – Zone und eine langsame Annäherung der Gesinnung der Bevölkerung. zeigt sich auch darin, dass dieser benachbarte Teil Sloweniens sich erinnert an die „steirische Vergangenheit“. Man nennt sich vermehrt „Steijerska Slovenija“, also Steirisch Slowenien zum Unterschied vom Zentralraum des Landes um Laibach/Ljubljana, das seinerzeit zum Herzogtum Krain gehört hat (Kranjska Slovenija).

Mit dieser Thematik beschäftigte sich der Vortrag, den Herr Professor Dipl. Ing. Dr. Klaus Rießberger, emeritierter Vorstand des Instituts für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft der Technischen Universität Graz, gehalten hat am 19. Oktober 2016 im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, der veranstaltet wird von der Sparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft.

Prof. Rießberger erinnert eingangs daran, dass die Eisenbahnnetzplanung der alten Monarchie ursprünglich zurückgeht auf den Grazer Franz Xaver Riepl, einen Eisenhüttenfachmann im Dienste des Bankiers Rothschild mit dem Auftrag, die Eisenwerke in Mährisch Ostrau (Rudolfshütte in Witkowitz) auf den modernsten Stand zu bringen und der dabei erkannt hatte, dass ein großes Eisenhüttenwerk auch ein entsprechend verkehrsgünstig erschlossenes Absatzgebiet benötigen würde. So entwarf Riepl 1836 ein nord / südwärts ausgerichtetes Stammnetz der Eisenbahn von Krakau über Mährisch Ostrau, Prerau, Lundenburg nach Wien und über Westungarn (Wieselburg/Mosonmagyóvár-Varasdin) nach Laibach und Triest mit der Fortsetzung über Venedig und Verona nach Mailand (die Lombardei und Venetien waren damals Teil des österreichischen Kaiserstaates). Im Norden wurde eine Fortsetzung nach Lemberg und Brody zur russischen Grenze entworfen. Von der Stammlinie sollten Prag, Brünn, Budapest, Graz und Belgrad durch Flügelbahnen angebunden werden. Bald kam die Brennerlinie von Verona nach Innsbruck und über Kufstein nach München dazu. Als Ost/West Achse war die Donau mit ihrer 1829 begonnenen Dampfschiffahrt vorhanden. Auffällig ist dabei, dass aus den Gründen der topographischen Schwierigkeiten des Gebirgslandes die Steiermark im Osten umgangen wurde und Graz nur vom Osten über das Tal des Flusses Raab einen Zugang erhalten sollte. Das änderte sich 1838 durch die Intervention von Erzherzog Johann, der eine Verbindung über den Semmering in die Steiermark verlangte. Sein Motiv war sicher die Verkehrserschließung der bedeutenden Steirischen Eisenindustrie, an welcher er als Pionierunternehmer Anteil hatte, aber ganz entscheidend war dann die Revolution 1848 / 49 mit dem Aufstand der Ungarn und der Lossagung Ungarns unter Lajos Kossuth von Österreich. Eine Hauptverkehrslinie des Reiches durfte nicht durch politisch unsicheres Gebiet, wie das Ungarn damals war, verlaufen. Damit gewann die Steiermark eine sehr günstige Verkehrslage. Die Südliche Staatsbahn war bis 1841 fertig von Wien nach Gloggnitz und von Mürzzuschlag über Graz bis Cilli und bald nach Laibach. 1854 war die Überquerung des Semmering vollendet und 1857 der Hafen

Triest erreicht. 1869 wurde die Bahn von Pragerhof / Pagersko bei Marburg über Varazdin nach Stuhlweissenburg/Székéshely und Budapest verfügbar und von Marburg verlief bald die Kärntnerbahn die Drau entlang über Klagenfurt, Villach und Lienz nach Franzensfeste zur Brennerbahn. Schließlich verschaffte die 1873 fertig gestellte Steirische Ostbahn / Ungarische Westbahn Graz – St. Gotthard – Veszprém nach Stuhlweissenburg für Graz die direkte Verbindung nach Budapest, während die Rudolfsbahn (Amstetten-Hieflau-Selzthal-St. Michael-Judenburg-St. Veit/Glan-Villach) samt der Ennstalstrecke Selzthal – Bischofshofen die Obersteiermark komplett erschlossen hatte. Die Steiermark hatte nach Fertigstellung der Pyhrnbahn Selzthal-Linz 1905 eine hervorragende Verkehrserschließung buchstäblich nach allen Windrichtungen, nach den Zentren der Monarchie Wien und Budapest, nach den Zentren der Industrie in Böhmen und Mähren sowie Norditalien, zu den Seehäfen an der Adria und schließlich nach den Weiten Südosteuropas.

Die Zerschlagung der Monarchie beendete abrupt diesen Zustand. Die seinerzeit durch Privatisierung der südlichen Staatsbahn entstandene private Südbahngesellschaft mit den Hauptstrecken Wien-Graz-Laibach-Triest, Ala-Trient-Bozen-Franzensfeste-Innsbruck-Kufstein und Franzensfeste-Lienz-Villach-Klagenfurt-Marburg-Pragerhof-Nagykanizsa-Stuhlweissenburg-Budapest wurde in 4 Teile zerschlagen und den einzelnen Nachfolgestaaten der Monarchie zugeteilt. Es entstanden andere verkehrsmäßige Prioritäten und Schwerpunkte, verschärft durch eine meist feindselige Einstellung der Nachbarstaaten. Der Verlust der Untersteiermark besiegelte die plötzlich entstandene Randlage der nunmehrigen Steiermark. Nach dem 2. Weltkrieg wurde die Lage nur noch verschärft durch die auch ideologische Abgrenzung der kommunistischen Nachbarstaaten („Eiserner Vorhang“). Die Obersteiermark wurde zum Durchzugsgebiet nach Kärnten und Italien und die übrige Steiermark mit Graz geriet endgültig in die beklagte Randlage. Wegen mangelnder Ausnützung wurde das 2. Südbahngleis von Graz nach Spielfeld 1956 abgetragen. Die gesprengte Murbrücke der Bahn in Radkersburg wurde bis heute nicht aufgebaut, eben weil das überflüssig war! Ähnlich war die Lage im Straßenverkehr, wo schließlich der Bau der Südautobahn Jahrzehnte lang nur mühsam vorankam und der Flugverkehr ab Graz bloß 3 Flüge nach Wien mit Kleinmaschinen aufwies. Der Vortragende zitierte seinen Vorgänger als Lehrstuhlinhaber in Graz, Prof. Karl Klugar, der „70 Jahre verkehrspolitisches Vakuum“ konstatierte!

Das Herausholen aus der steirischen Randlage erfolgte zuerst im Straßenverkehr mit der doch zustande gekommenen Vollendung der Südautobahn über den Wechsel und die Oststeiermark nach Graz und weiter über die Pack nach Kärnten und Italien. Die wichtige Ergänzung war die Pyhrn-Autobahn aus Linz/Wels bzw. Deutschland über den Pyhrnpass und Schoberpass nach Graz und weiter nach Slowenien und zur Adria, wirkungsvoll ergänzt um die Schnellstraßen in der Obersteiermark über den Semmering und das Mürz- und Murtal sowohl nach Kärnten, wie nach Graz. Auch der Flughafen Graz Thalerhof gewinnt an Bedeutung durch die aufstrebende Wirtschaft in Graz.

Diese Impulse, die Steiermark und insbesondere Graz aus der Randlage zu holen, haben auch schließlich die Eisenbahn erfasst! Die Probleme liegen am Semmering, am direkten Weg nach Kärnten und Richtung Linz am Pyhrnpass. Benötigt wird für den modernen Güterverkehr, aber auch für den schnellen Fernreiseverkehr überall ein Flachbahncharakter, auch im Gebirge. Hinzu kommt die Einrichtung von Schnellbahnen für den Nahverkehr, was entsprechende Wegekapazitäten erfordert. Einiges ist schon geschehen, wie der doppelgleisige Ausbau der Schoberpass – Strecke St. Michael-Selzthal bis 1991, womit ein störender kapazitiver Engpass in der Obersteiermark beseitigt worden ist.

Das Projekt eines **Basistunnels am Semmering** hat schon gleichsam Generationen von Eisenbahnplanern beschäftigt. Prof. Rießberger zeigt anhand von Planzeichnungen die verschiedenen Varianten, welche zur Debatte standen und dann so oft verworfen wurden, insbesondere von Naturschützern wegen des vermeintlichen negativen Einflusses auf die Wasserführung im Kalkgebirge des Semmerings und das alles mit der politischen Hilfe des Landeshauptmannes Erwin Pröll von Nieder Österreich. Prof. Rießberger erwähnt sogar die Absicht einer Ministeranklage gegen Landeshauptmann Pröll wegen andauernder Schädigung der Interessen des Bundeslandes Steiermark, wozu es aber doch nicht kam. Letztendlich wurde das jetzt angegangene Projekt eines doppelröhrigen Tunnels mit je einem Gleis zur Ausführung bestimmt, das weit nach Süden und Osten ausholt, den Pfaffensattel unterquert und im bestehenden Bahnhof Mürzzuschlag endet. Der Tunnel weist eine Länge von 27 km auf. Die Höhendifferenz beträgt 239 m und die Maximalsteigung ist 8,4 ‰. Dieses Projekt ist in kürzester Bauzeit bis 2023 zu errichten, hat eine gute bautechnische Beurteilung und nur geringe Auswirkungen auf die Umwelt und den betroffenen Raum. Prof. Rießberger findet das jetzt in Ausführung befindliche Projekt zukunftssicherer als manche der früheren Entwürfe, insbesondere die Wahl von 2 eingleisigen Tunnel anstatt des ursprünglich geplanten doppelgleisigen Tunnels. Er meint sogar, dass man dem Landeshauptmann Pröll insgeheim dankbar sein sollte für die Verhinderung der diversen Projekte vorher. Etwas problematisch ist die durchgesetzte Forderung, das Südende des Tunnels im bestehenden Bahnhof Mürzzuschlag festzulegen, weil ein etwas längerer Tunnel (gegen 30 km) Richtung Langenwang eine echte Flachbahn geschaffen hätte und enge Kurven der bestehenden Südbahn knapp nach dem Bahnhof Mürzzuschlag im dicht verbauten Gebiet (Richtung des Ortsteils Ziegenburg) ausgeschaltet worden wären. Eine Fernbahnanbindung von Mürzzuschlag wäre durch eine entsprechende unterirdische und per Aufzug erschlossene Haltestelle möglich gewesen, während der sonstige Verkehr nach Mürzzuschlag über die weiter bestehende alte Bahnstrecke der Semmering-Bahn weiterlaufen hätte können. Der Semmering - Basistunnel wird aber nach seiner Fertigstellung den Engpass der Bahn von der Steiermark nach Norden in Richtung Wien beseitigt haben.

Von Graz in Richtung Kärnten bringt die neue, 132 km lange **Koralmbahn** die Lösung einer modernen Eisenbahn-Hochleistungsverbinding zwischen Graz und Klagenfurt, aber ebenso den Anschluss der Weststeiermark und von Unterkärnten mit der dortigen dichten Bevölkerung an ein übergeordnetes Fernverkehrsnetz. Damit entsteht eine neue Standortsqualität für die Bevölkerung und die Wirtschaft dieser Gebiete mit allen günstigen volkswirtschaftlichen Auswirkungen. Auch hier zeigt Prof. Rießberger die diversen Lösungsvorschläge, beginnend mit dem angedachten Projekt einer kühnen Bergbahn über die Pack von 1923 , dem Projekt einer südlichen Verbindung im Zuge der jetzt eingestellten Sulmtalbahn und unter Einbeziehung der 1964 verwirklichten Jauntalbahn in Kärnten bis zu den Studien im Zuge der Planung einer „Südostspange“ (Wien-Kärnten über die Oststeiermark und Graz), wo bereits ein Großtunnel die Koralpe unterqueren sollte. Man einigte sich schließlich relativ mühelos auf das jetzt in Ausführung befindliche Projekt sowohl in der Steiermark, wie in Kärnten und 1985 entschied der damalige Verkehrsminister Viktor Klima über den Bau mit der Übertragung dieser Aufgabe an die damalige Hochleistungsstrecken AG.

Gegenwärtig halten die Bauarbeiten etwa bei der Hälfte des Bauvolumens, das bis 2023 vollendet sein soll. Die durchgehend zweigleisige Koralmbahn beginnt in Graz am Hauptbahnhof und verläuft anfangs parallel zur bestehenden Südbahn bis Werndorf, wird aber auch den Flughafen Thalerhof anbinden. Dieser Teil ist bis Puntigam ausgeführt, aber bis Werndorf vorläufig zurückgestellt. In Werndorf befindet sich der sehr erfolgreiche Güterterminal „Cargo Center Graz“, angeschlossen an die bestehende und dort bereits wieder

doppelgleisig ausgebaute Südbahn. Hier ist auch der jetzige (provisorische) Beginn der Koralmbahn, deren Trasse im Unterbau bis zum Beginn des großen Tunnels nächst Deutschlandsberg samt dem Tunnel unter dem Hengstberg und allen Brücken fertig gestellt ist. Die Masten für die Oberleitung stehen bereits und ein Gleis ist betriebsbereit und wird über die volle Länge genützt für die Schnellbahn nach Deutschlandsberg und Wies, welche die Graz Köflacher Eisenbahn mit Dieseltriebzügen ab Graz betreibt. Ebenso verkehren auf diesem Gleis die Güterzüge, welche den überschüssigen Tunnelaushub vom Haupttunnel abtransportieren zu Deponien nächst Werndorf und die Güterzüge mit Zement aus Retznei und Perlkies aus Ungarn für den Tunnelbau am Haupttunnel. Die beiden neuen Bahnhöfe Wettmannstätten und Weststeiermark, wo auch künftig die Fernzüge halten werden und die Verknüpfung mit dem Netz der Graz Köflacher Eisenbahn stattfindet, sind in wesentlichen Teilen fertig. Das zweite Gleis wird erst verlegt, sobald es vor der Fertigstellung der gesamten Strecke benötigt wird, ebenso wird dann die Oberleitung angebracht werden.

Der 33 km lange Haupttunnel mit 2 Röhren zu je einem Gleis beginnt etwa 5 km östlich von Deutschlandsberg und verläuft unter dem Massiv der Koralpe bis ins Lavanttal südlich von St. Andrä, wo der neue Fernbahnhof Lavanttal entsteht und die bestehende Bahn durch das Lavanttal eingebunden wird. Gegenwärtig arbeiten 3 Tunnelbohrmaschinen im Tunnel. Der Ausbruch ist bereits zu etwa der Hälfte erfolgt. Westlich schließen sich Tunnel an bei Deutsch Grutschen, die ebenso bereits ausgebrochen sind und es folgt die Überquerung der Drau mittels einer Hochbrücke bei der bestehenden Jauntalbrücke. Südlich der Drau verläuft die Trasse Richtung Kühnsdorf, wo ein neuer Bahnhof für Völkermarkt entsteht. Südlich der Drau wird neu trassiert und nächst Tainach/Stein erfolgt die neuerliche Überquerung der Drau mit dem dortigen Völkermarkter Stausee auf einer im Rohbau bereits fertigen Großbrücke und verläuft entlang der bestehenden Bahnlinie, die doppelgleisig ausgebaut wird, nach Klagenfurt. Insgesamt ist die Koralmbahn ein großes Ingenieurbauwerk mit Errichtungskosten von 5 Mrd. €, das bisher klaglos abgelaufen ist und von dem zu hoffen ist, dass es ohne wesentliche Probleme und zeitgerecht vollendet werden wird. Nach der Fertigstellung der Koralmbahn und zusammen mit dem Basistunnel unter dem Semmering wird die neue Hochleistungsbahn in den Süden vom Potential her dieselbe Verkehrsbedeutung erlangen, welche heute die Westbahn bereits besitzt.

Der Referent stellt weiters die **Bahnhofs – Neubauten in der Steiermark** vor: Leoben, Bruck an der Mur, Leibnitz und besonders den neu adaptierten Grazer Hauptbahnhof. Dieser sticht architektonisch hervor durch die geschwungenen Bahnsteigdächer. Von besonderer Bedeutung ist aber die Neuordnung der Anbindung der innerstädtischen Verkehrsmittel und die Öffnung des Bahnhofs nach Westen zur Waagner Biro Straße in der Form, dass die beiden Fußgängertunnel zu den Bahnsteigen unter dem Bahnhofsareal nach Westen verlängert wurden und der Bahnhof auch von dort Zugänge erhalten hat bzw. er nicht mehr die städtebauliche Trennungswirkung ausübt, wie vorher. Neu ist auch, dass die Graz Köflacher Eisenbahn bis zum Hauptbahnhof verlängert wurde und dort ihre Endstelle erhielt in dem neuen Bahnsteig 8/9. Der Grazer Hauptbahnhof ist inzwischen der zentrale Knotenpunkt eines steirischen Schnellbahnnetzes mit den Endpunkten Frohnleiten, Weiz, Feldbach, Spielfeld, Wies und Köflach. Die Straßenbahn vom Stadtzentrum her erreicht den Bahnhofsvorplatz ab dem Ende der Annenstraße unterirdisch und durchfährt beim Bahnhof eine Schleife in Richtung Eggenberger Straße, so dass man witterungsgeschützt von der Straßenbahn zum Bahnhof gelangt. Der Bahnhofsvorplatz wird beherrscht von einem riesigen eiförmigen Dach über der unterirdischen Schleife der Straßenbahn, das direkt an die Bahnhofshalle anschließt, große überdeckte Fußwege bietet und einen markanten architektonischen Akzent setzt. Die verschiedenen Ebenen sind großzügig durch Rolltreppen verbunden. Autobusse haben ihre Stellplätze am Bahnhofsvorplatz. Insgesamt macht alles einen hellen, modernen, großzügigen

Eindruck und lässt Graz nicht zurückstehen hinter den Hauptbahnhöfen von Linz, Salzburg oder Innsbruck.

Als drittem Tunnelzugang zur Steiermark wäre ein **Basistunnel unter dem Pyhrnpass** nötig, auch als Ersatz für den inzwischen reparaturbedürftig gewordenen Bosrucktunnel aus 1905. Die Pyhrnbahn ist für die Steiermark als Exportland Richtung Deutschland besonders wichtig, durch den steilen Anstieg aus dem Ennstal bei Selzthal zum bestehenden Bosrucktunnel aber ohne Anschub nicht für schwere Güterzüge benützbar. Dieses Handicap müsste langfristig behoben werden. Die Pyhrnbahn, die zwar in Ober Österreich selektiv bereits zweigleisig ausgebaut wurde, vornehmlich für die Zwecke des Schnellbahnverkehrs von Linz bis Kirchdorf an der Krems, müsste durchgehend zweigleisig ausgestattet werden. Für Güterzüge Richtung Deutschland besteht die Einschleifung zur Westbahn und zum Verschiebebahnhof Wels durch die Neubaustrecke Traun-Marchtrenk, Prof. Rießberger hätte aber, im Sinne steirischer Interessen, lieber eine Neubaustrecke von Kremsmünster zur Almtalbahn und weiter nach Wels gehabt, ein Wunsch, dessen Verwirklichungschancen wohl nur mehr sehr gering sein dürften. Insgesamt hätte aber eine Flachbahnstrecke im Zuge der Pyhrnbahn mit einem Basistunnel unter dem Pyhrnpass die Schaffung einer Flachbahntransversale von der Adria in Slowenien und Kroatien (bei Verwirklichung der Krapina-Verbindung) über Graz, den Schoberpass, den Pyhrnpass und Wels bis Deutschland zur Folge, während die Strecke über Villach, den Tauern und Salzburg immer eine für den Güterverkehr mäßig geeignete Bergbahn bleiben wird.

Bei der Betrachtung der Verhältnisse zu den Nachbarn, besonders im Süden und Osten, beklagt Prof. Rießberger, dass Slowenien die Eisenbahn sehr vernachlässigt, obwohl das in Bezug auf Österreich nicht verständlich ist, denn Österreich ist der beste Kunde des Hafens von Koper und dieser ist wiederum der Erzeuger des größten Güterstroms für die Eisenbahn in Slowenien. Die **alte Südbahn in Slowenien** müsste modernisiert werden. Insbesondere trifft das zu für die Strecke ab Spielfeld nach Süden. Die Draubrücke in Marburg (Maribor) ist seit dem Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg durch Achsdruckbeschränkungen ein bedeutsames Hindernis, das durch geringe Aufwendungen zu beseitigen wäre. Ebenso sollte die Südbahnstrecke Richtung Steinbrückl/Zidani Most modernisiert werden. Aber absolut notwendig wäre besonders für Kroatien seit dem EU-Beitritt dieses Landes die Streckenabkürzung ab Marburg/Pragerhof (Pragersko) über den **Krapina-Korridor** nach Zagreb, eine Strecke, welche die neue Autobahn auch benützt. Die Bahnverbindung über Krapina nach Marburg und Österreich war bereits ein Anliegen von Tito-Jugoslawien, um damit Europa näher zu kommen. Umso mehr ist dies der Fall nach dem EU-Beitritt von Kroatien, wo es nötig ist, dieses Land „näher an Europa heran zu bringen“, wie das Prof. Rießberger nennt. Slowenien scheint aber das eher zu behindern! Als Alternative gilt schließlich auch der Weg über Ungarn via Nagykanizsa, Szombathely und Sopron nach Wien, womit die Steiermark umgangen wäre.

Als letzten Zugang zur Steiermark behandelt Prof. Rießberger die **Steirische Ostbahn**. Diese auch historisch wichtige Bahnstrecke für die Steiermark nach Ungarn ist ab Gleisdorf eine gut trassierte Flachbahnstrecke und müsste nur modernisiert und elektrifiziert werden, um allen modernen Erfordernissen zu entsprechen. Die Überwindung der Laßnitzhöhe ist das Problem, wo die bestehende Strecke hohe Steigungen aufweist. Im Zusammenhang mit der Koralmbahn besteht nun die Überlegung (ÖBB aus 2010) einer neuen Bahnstrecke ab der Südbahn/Koralmbahn nächst Feldkirchen bzw. Flughafen Thalerhof entlang der Südautobahn nach Osten, der Einbindung der bestehenden Bahnstrecke Richtung Gleisdorf nächst Raaba und der Fortsetzung nach Osten entlang der Autobahn mit einem Scheiteltunnel (ca. 6 km) in Richtung Gleisdorf. Damit würde die Steirische Ostbahn zur leistungsfähigen Flachbahn,

besonders geeignet für den schweren Güterverkehr mit dem Anschluss an die Strecken der Raaberbahn (GYSEV) ab St. Gotthard an der Raab, die bereits modernisiert und elektrifiziert sind und deren Einzugsgebiet sich nach Norden bis in die Slowakei erstreckt. Auch der Personen – Fernverkehr Richtung Ungarn könnte wieder aufleben und die bestehende Strecke über die Laßnitzhöhe wäre für den Nahverkehr per Schnellbahn ( nach Weiz und Feldbach ) reserviert und kapazitiv zukunftssträftig.

Für den Personen – Fernverkehr in Bezug auf die Steiermark beschäftigt sich der Vortragende mit Überlegungen zum Taktverkehr, der schließlich europäisch gedacht werden müsste, also auch auf die Nachbarländer übergreifen sollte. Auf diese Erfordernisse muss der Streckenausbau Rücksicht nehmen, so dass im Einzelfall eine Teilstrecke durchaus langsamer sein dürfte, was den Güterverkehr ohnehin nicht stören würde. In dieser Beziehung sollte Selzthal ein Taktknoten werden und man sollte aus Graz via Selzthal nach Salzburg in 3 1/2 Stunden kommen können, sowohl über Bischofshofen, wie auch über Linz.

Abschließend stellt Prof. Rießberger noch fest, dass die zweigleisige **Strecke Bruck a. d. Mur – Graz** zum Engpass werden wird, auch weil der Schnellbahnverkehr zusätzliche Kapazitäten erfordert. Seine Studenten in Graz haben sich bereits mit diversen Studien für zusätzliche Gleistrassen befasst, die auch vorgestellt wurden. Es wird durchgehend ein drittes Gleis benötigt mit einem 4. Gleis in Überholungsbereichen.

Die abschließende Feststellung von Prof. Rießberger ist, dass die Steiermark in der Verkehrsanbindung von 1918 bis etwa 2000 stark benachteiligt war. Seither ist jedoch durch den Ausbau von Autobahnen, Eisenbahnen und auch im Flugverkehr eine Überwindung der ursprünglich äußerst ungünstigen Randlage eingetreten. Der Ausbau in den letzten beiden Jahrzehnten hat eine deutliche Verbesserung der Standortlage in der Steiermark gebracht und die laufenden Ausbauvorhaben, insbesondere bei der Eisenbahn, werden diesen Trend noch deutlich verstärken. Es sollte aber noch eine Ergänzung dieser Bemühungen geben, wie das auch dargelegt wurde. Viel ist aber geschehen, was dankbar anerkannt werden sollte!

Der Vortragende wurde mit anerkennendem Applaus bedankt, es folgte jedoch eine sehr ausgiebige Diskussion. Das größte Thema dabei war der Grazer Hauptbahnhof, wo sehr stark bemängelt wurde, dass man nicht von der unterirdischen Straßenbahnhaltestelle auf gleicher Ebene direkt die Durchgänge zu den Bahnsteigtunnel erreichen könne, sondern zwischendurch zur Bahnhofshalle aufsteigen müsse, sich dann erst wieder hinunter in die Tunnel zu den Bahnsteigen begeben müsse. Der Grund wären die Geschäfte nächst der Bahnhofshalle, die das Publikum möglichst vollzählig passieren soll! Kritisiert wird auch, dass Deutschlandsberg nicht direkt einen Bahnhof der Koralmbahn erhält, sondern man sich erst einige Kilometer weit zum Bahnhof Weststeiermark begeben müsse. Der steirische Verkehrsjournalist Auferbauer verlangt in einem umfangreichen Beitrag unter anderem die Fortsetzung der Bahn ab Radkersbürg über eine neue Murbrücke der Eisenbahn nach Ober Radkersburg (Gornj Radgona) und die Fortsetzung über Luttenberg (Ljutomer) nach Friedau (Ormoz), die Elektrifizierung dieser Strecke und die Einbeziehung in das steirische Schnellbahnnetz. Gerhard Seiler vom Verkehrsministerium gibt zu bedenken, dass die Oststaaten, jedenfalls auch Slowenien, ihr Geld in den Autobahnbau stecken, die Eisenbahn verkümmern lassen und der Bahnverkehr drastisch rückläufig wäre. Auch das wäre in Rechnung zu stellen und ist nicht rasch umkehrbar. Man bemerkt, dass dort mehr auf den Fernbus gesetzt würde als auf den Bahn-Fernreiseverkehr. Es war ein bereichernder Abend!

Dr. Karl Frohner 22. 10 2016