ÖBB INFRA

# Die neue Südstrecke

## unter besonderer Berücksichtigung der Koralmbahn

DI Jürgen Egger, [illegible]sbau

Graz, 2. Septemb[illegible]

SÜD STRECKE | MEHR ERFAHREN

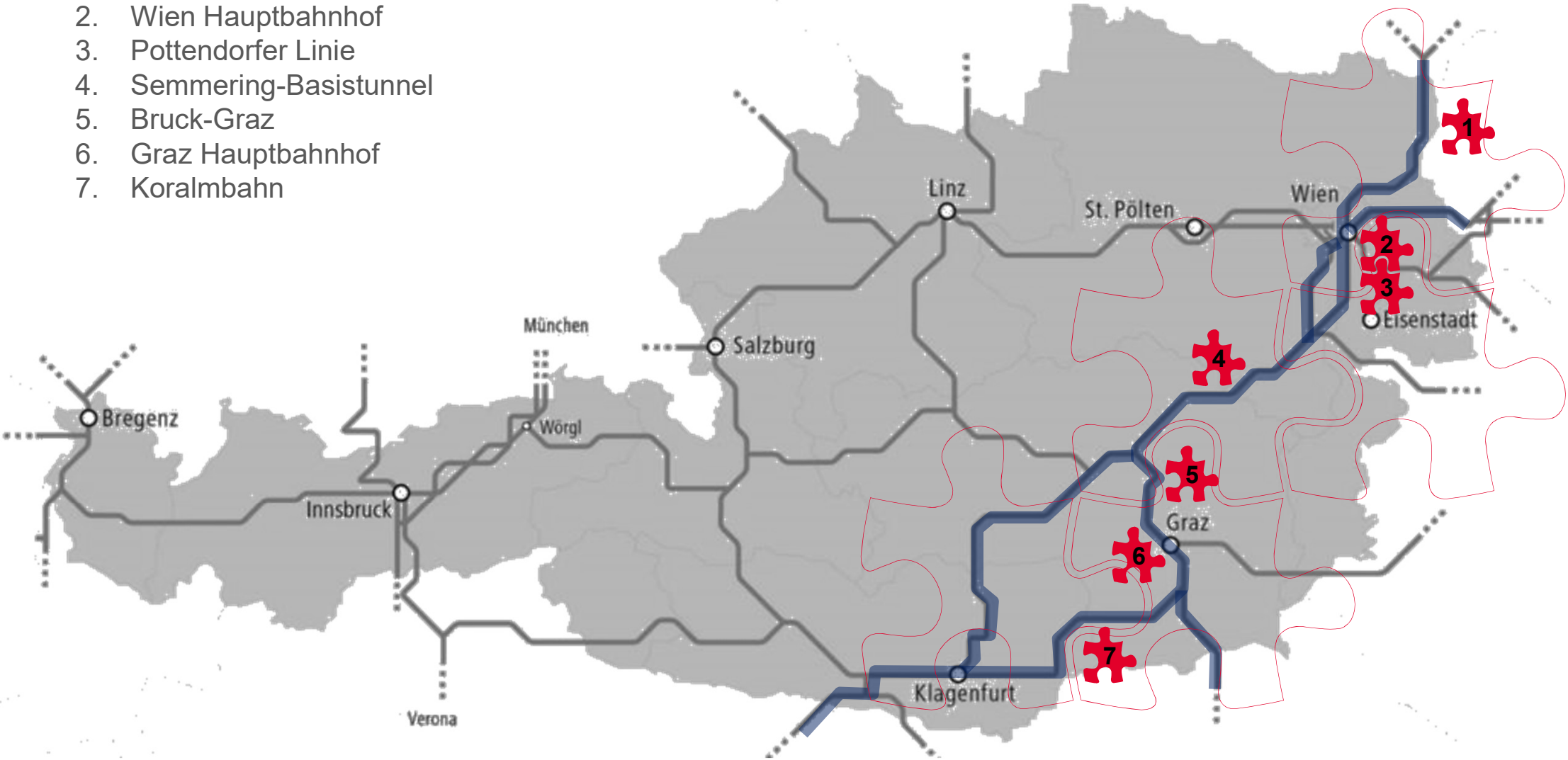
HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

Finanziert von der Europäischen Union NextGenerationEU
Von der Europäischen Union kofinanziert
Fazilität „Connecting Europe"

# Die Südstrecke

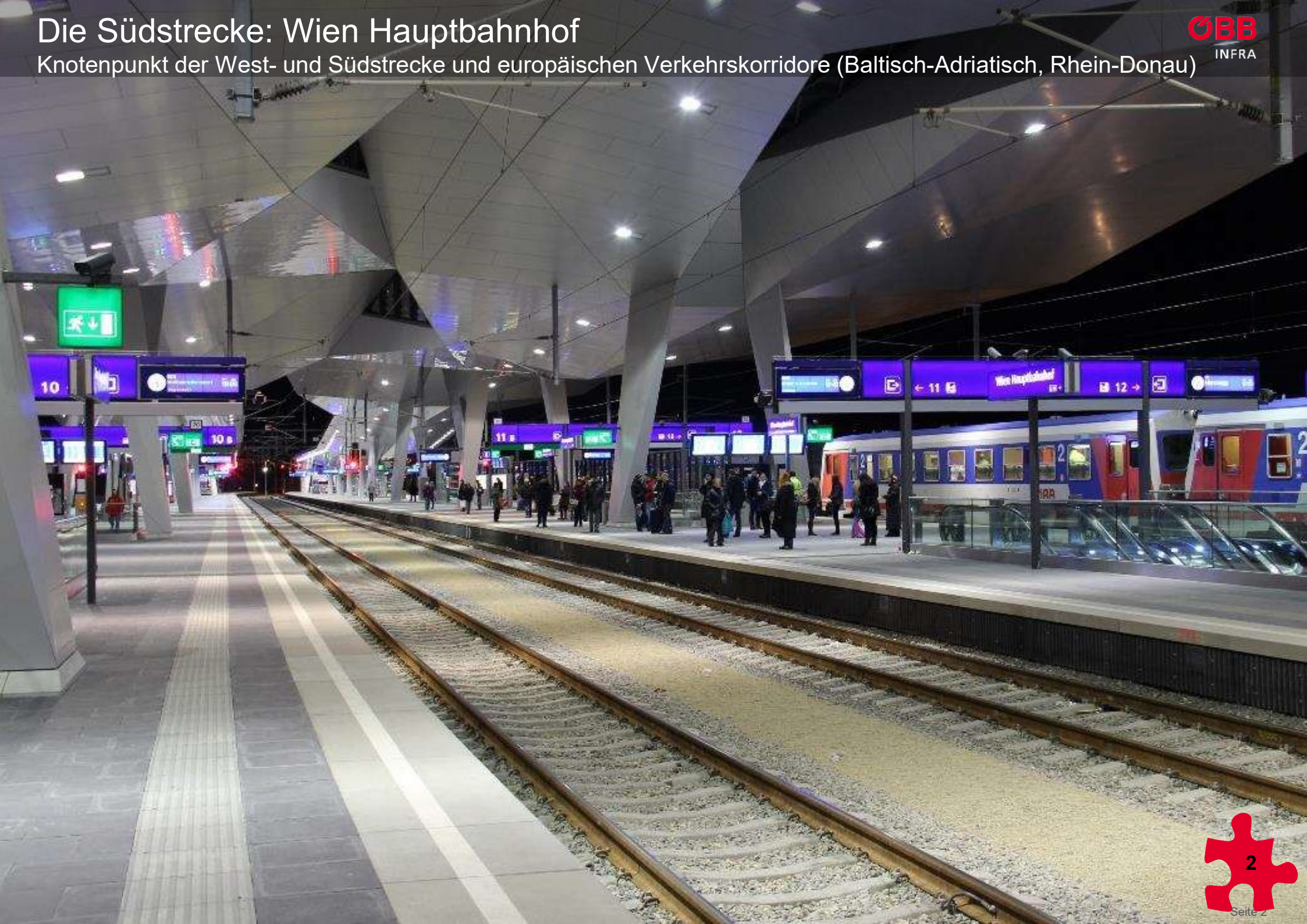
## Projekte entlang der Achse

1. Nordbahn
2. Wien Hauptbahnhof
3. Pottendorfer Linie
4. Semmering-Basistunnel
5. Bruck-Graz
6. Graz Hauptbahnhof
7. Koralmbahn



# Die Südstrecke: Wien Hauptbahnhof

Knotenpunkt der West- und Südstrecke und europäischen Verkehrskorridore (Baltisch-Adriatisch, Rhein-Donau)



# Die Südstrecke: Pottendorferlinie

Objektbau im Abschnitt Ebreichsdorf – Wampersdorf, Abschnitt Blumental – Münchendorf seit 12/2019 in Betrieb

ÖBB INFRA

# Die Südstrecke: Semmering-Basistunnel

Vortriebsarbeiten im Laufen, ca. 80% aller Vortriebe aufgefahren

# Die Südstrecke: Portalbahnhof Mürzzuschlag

## Inbetriebnahme Bahnsteig 4/5

# Die Südstrecke: Bahnhofsumbauten entlang der gesamten Achse

## Herstellung Barrierefreiheit, optimale Verknüpfung zum ÖV + iV, Attraktiver Zugang für unsere Kunden

ÖBB INFRA

# Die Südstrecke: Graz Hauptbahnhof

## Attraktive Infrastruktur und guten Angebot bringt Kundenzuspruch

ÖBB INFRA

6

# Die Koralmbahn: ein Teil der neuen Südstrecke

ÖBB INFRA

**130 km**
Koralmbahn

100% in Bau

**45** Minuten
Graz - Klagenfurt

**250 km/h**
Streckenhöchstgeschwindigkeit

**12** neue Bahnhöfe entlang der Strecke (23 mit dem Projekt)

50 von 50 km Tunnel in Bau oder fertiggestellt

über 100 Brücken fertiggestellt

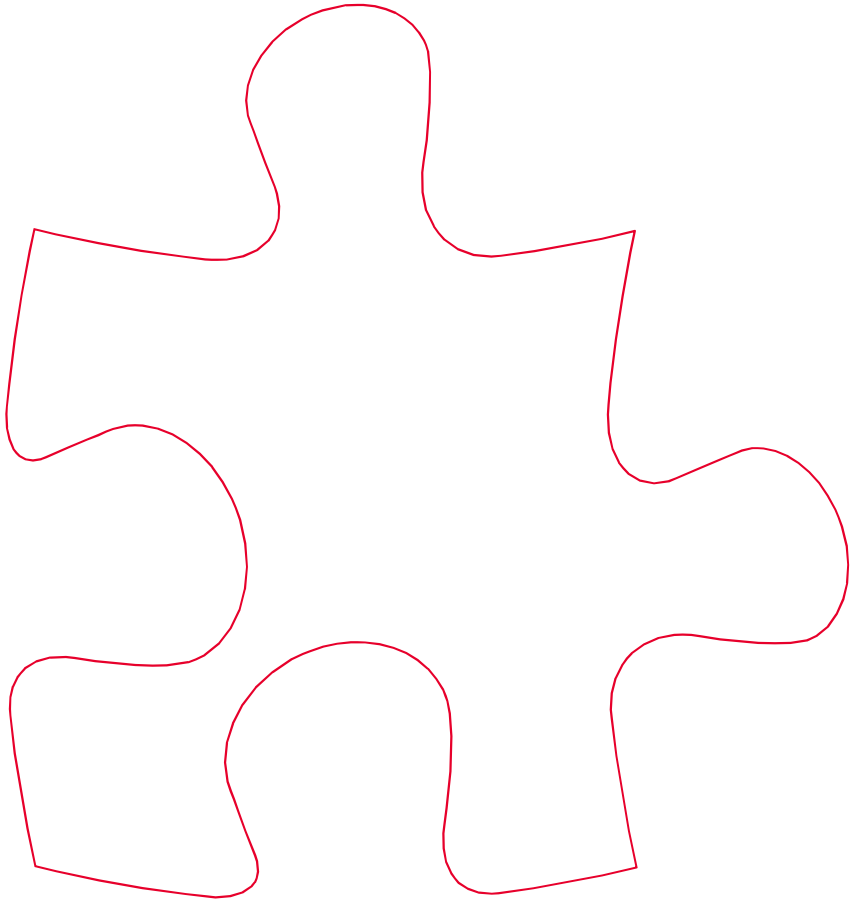


**33 km**
Koralmtunnel

**5,4 Mrd. €**
BGRV Koralmbahn

geplante Inbetriebsetzung
**2025**

**+0,5 Mrd. €**
Bedarfsgerechter Ausbau Flughafenast



# Puzzlestücke,
# auf der Koralmbahn schon liegen!

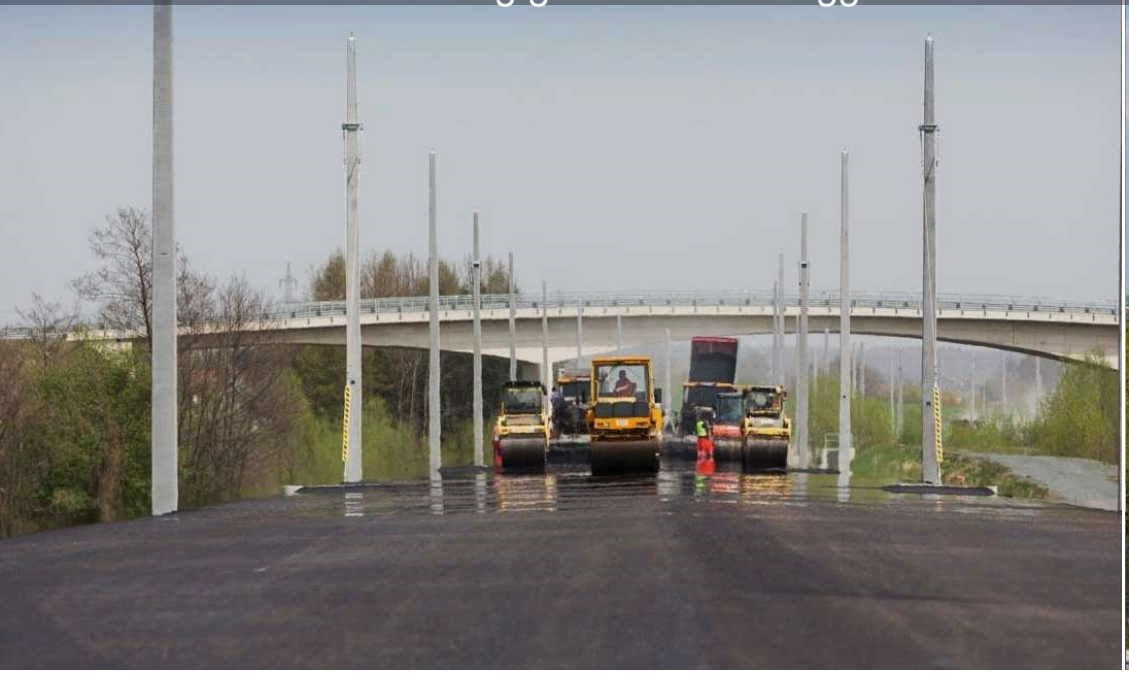
# Die Koralmbahn: Graz - Feldkirchen

## Oberbau und Oberleitung größtenteils fertiggestellt

ÖBB INFRA

# Die Koralmbahn: Bereich Bf. Weststeiermark

## Oberbau und Oberleitung größtenteils fertiggestellt



2017

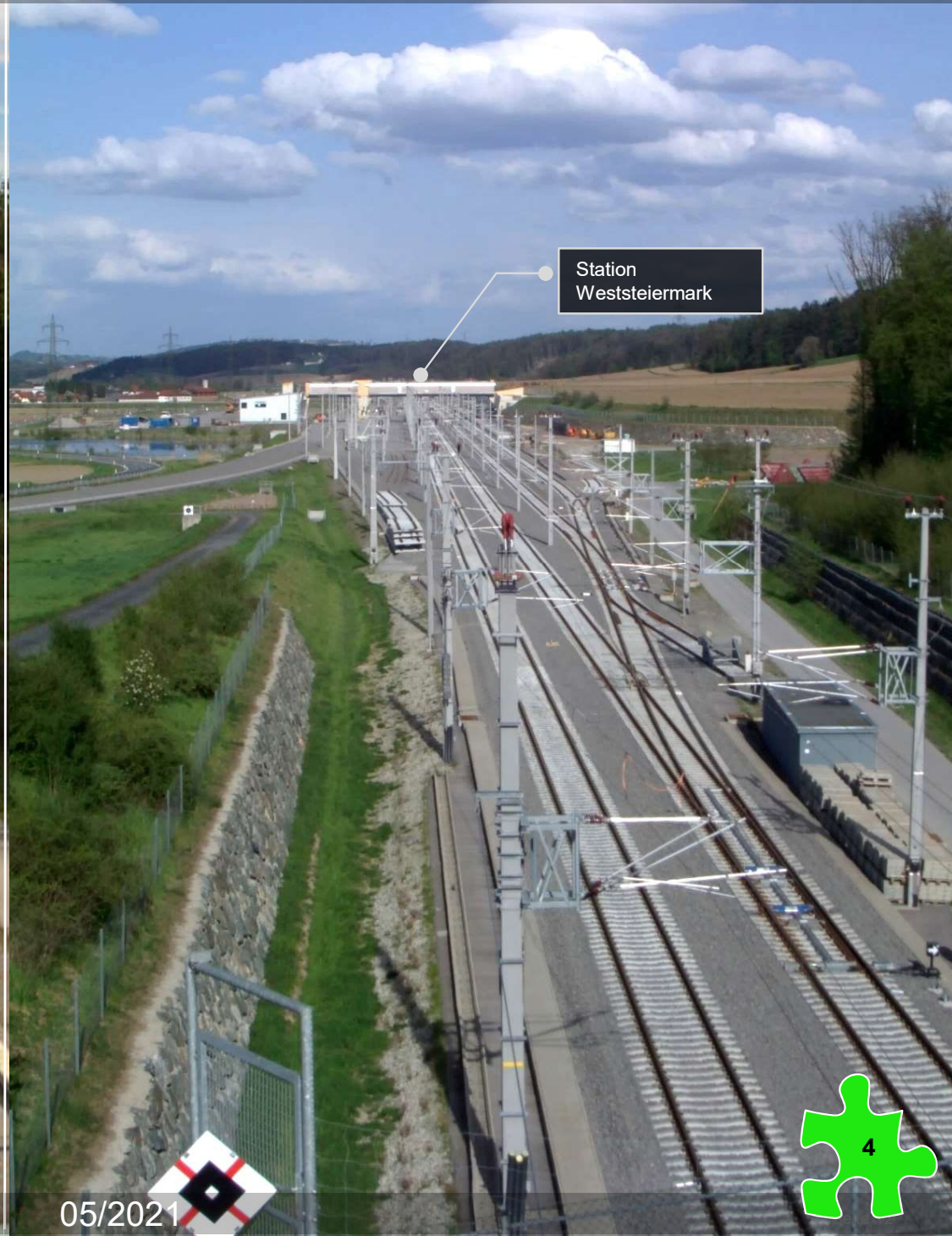
2021

# Die Koralmbahn: Bereich Bf. Weststeiermark

Oberbau und Oberleitung größtenteils fertiggestellt

ÖBB INFRA

10/2019




05/2021

# Die Koralmbahn: Koralmtunnel

Finaler Tunneldurchschlag 17. Juni 2020, 13:22 Uhr

ÖBB INFRA

# Die Koralmbahn: Granitztaltunnel

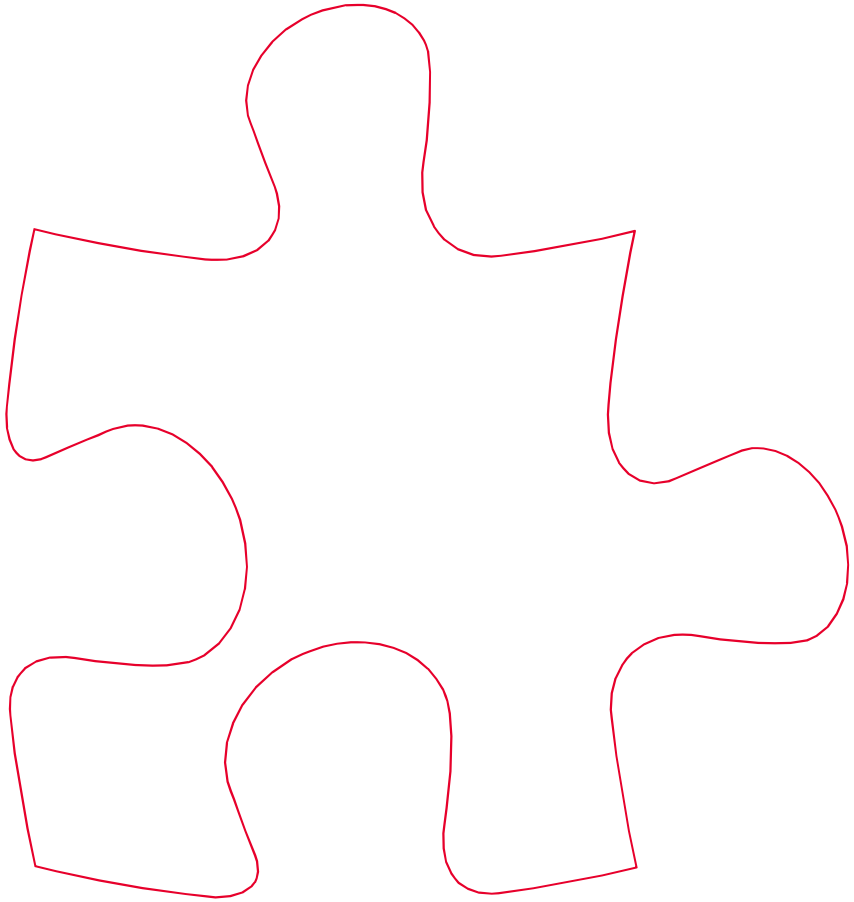
Fertiggestellter Innenausbau, bereit für die Bahntechnische Ausrüstung

ÖBB INFRA

# Die Koralmbahn: Bf. Kühnsdorf Klopeiner See

ÖBB INFRA

10



# Puzzlestücke,
# die wir auf der Koralmbahn gerade hinlegen!

# Die Koralmbahn: Bereich Flughafen Graz

## Flughafentunnel Graz, Beginn des Rampenbauwerks im Bereich der Südbahn

ÖBB INFRA

5

# Die Koralmbahn: Koralmtunnel

## Offene Bauweise Zwischenangriff Mitterpichling und Innenschale Baulos KAT 3

ÖBB INFRA

# Die Koralmbahn: Bf. St. Paul i. Lavanttal

„Bauen auf grüner Wiese“, März 2021

ÖBB INFRA

# Die Koralmbahn: Aich - Mittlern

## Oberbauarbeiten

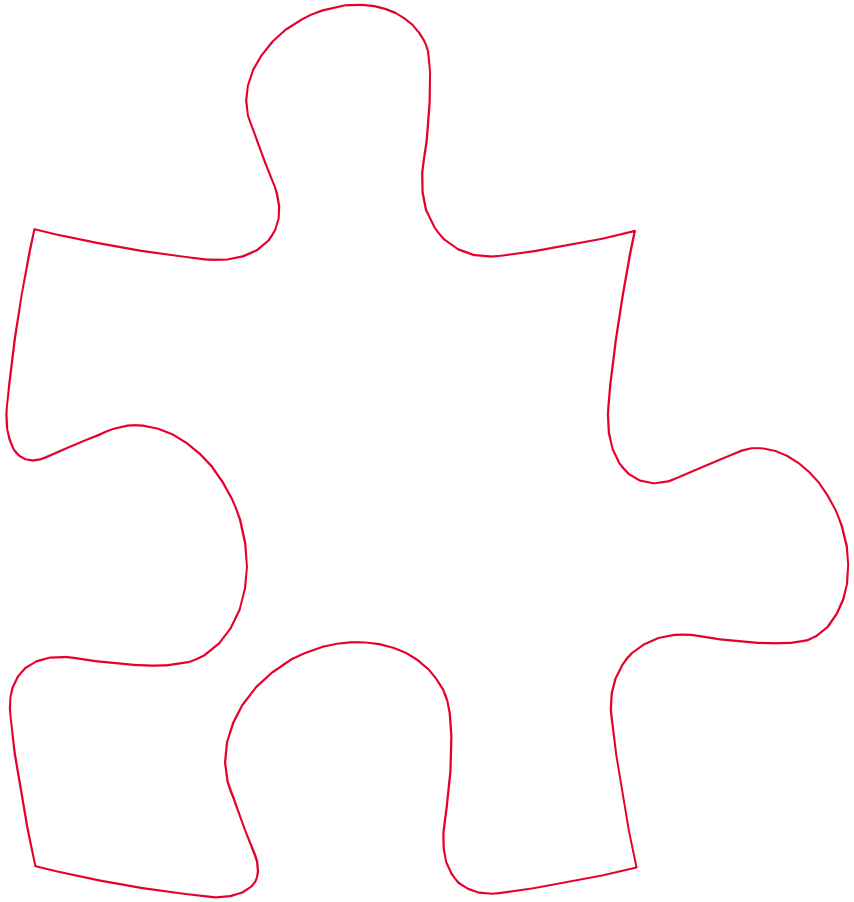
ÖBB INFRA

# Die Koralmbahn: Mittlern - Althofen

## Oberleitungsarbeiten Bf. Mittlern bis Bf. Kühnsdorf Klopeiner See, April 2021

# Die Koralmbahn: Mittlern - Althofen

## Oberleitungsarbeiten



# Puzzlestücke,
# die uns auf der Koralmbahn noch fordern!

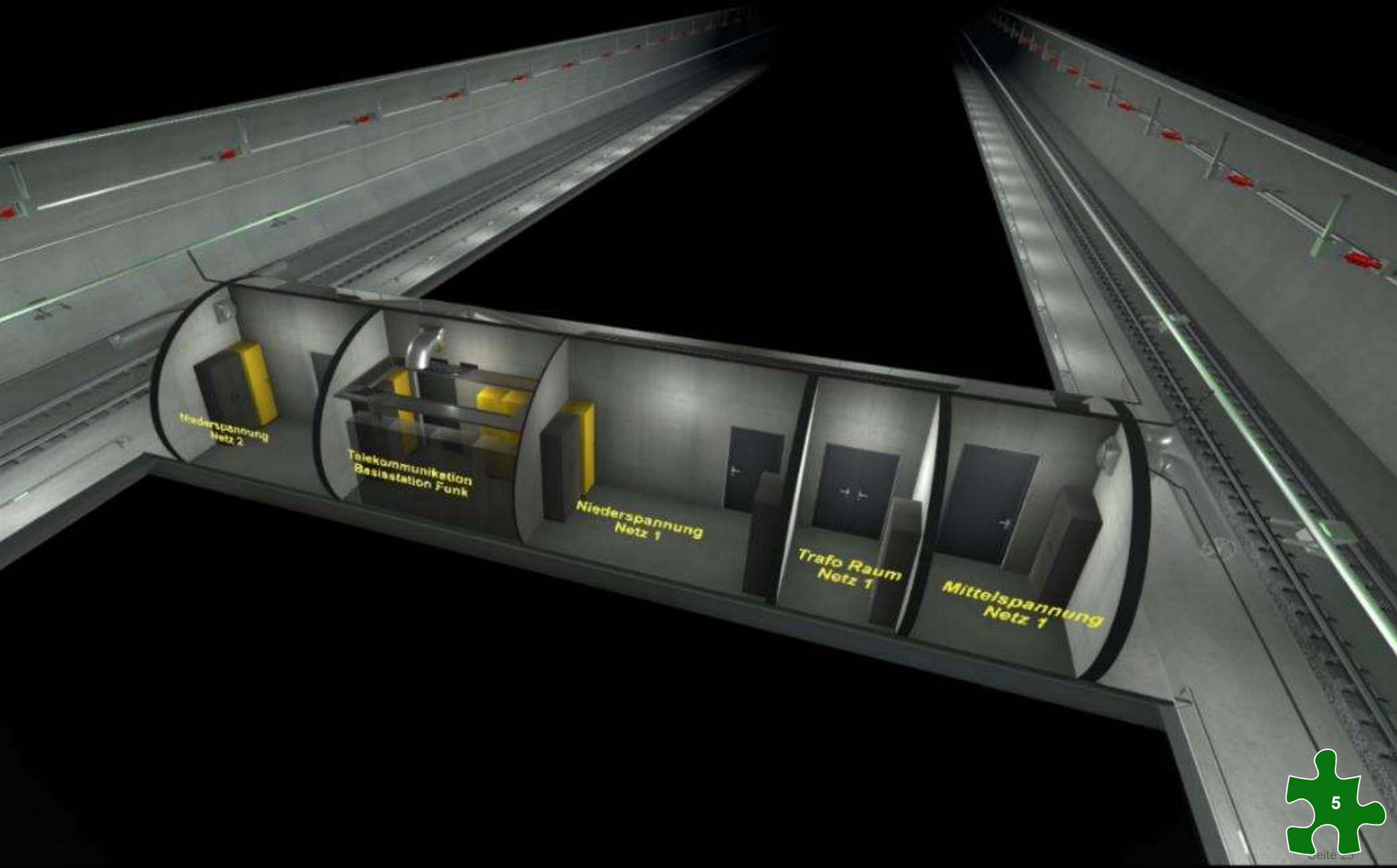
# Die Koralmbahn: Bahntechnische Ausrüstung im Koralmtunnel

## Moderne und zukunftssichere Technik auf engsten Raum

ÖBB INFRA

# Die Koralmbahn: Bahntechnische Ausrüstung im Koralmtunnel

## Moderne und zukunftssichere Technik auf engsten Raum

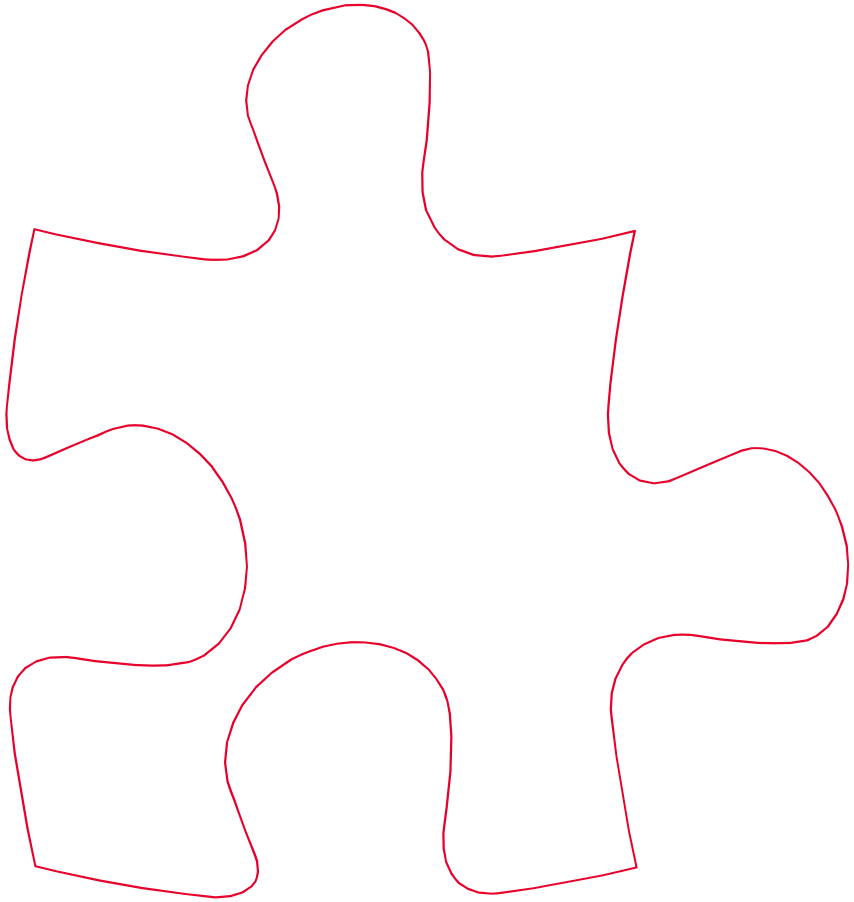


# Die Koralmbahn: Jauntalbrücke

Beginn Ende 2021, Einschub des neuen Tragwerks ab 12/2022

# Die Koralmbahn: Inbetriebnahmetestfahrten 2023 und 2025

ÖBB INFRA



# Die fertige Südstrecke …

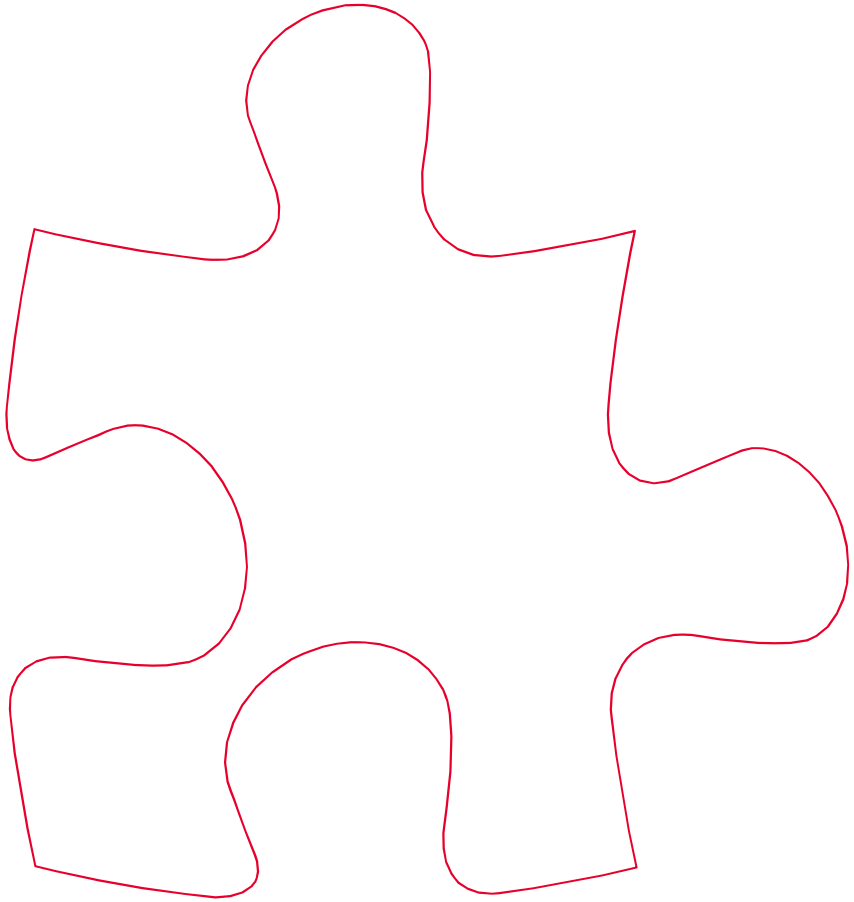
# … bringt uns zukunftsorientierten Personen- und Güterverkehr!

**Wien – Graz**
**50 min***

**Wien – Klagenfurt**
**1:20 h**

**Wien – Venedig**
**2 h**

*30 Minuten Fahrzeitersparnis durch den Semmering-Basistunnel, 50 Minuten gemeinsam mit anderen Projekten entlang der Südstrecke



Aber, um aus Puzzlestücken ein Bild zu formen, …

# … braucht es Träume …

- **7. August 1968** in der Kleine Zeitung

  … wie man von Graz nach Klagenfurt um mindestens ein Drittel schneller als bisher, nämlich in weniger als zwei Stunden fahren könnte.

  **Des Wunschtraumes Lösung: Eine Eisenbahnlinie … mit einem Tunnel unter der Koralpe.**

Karl Pramitzer
Digital - Foto - Video - MBahn
8020 GRAZ, Kalvarienguertel 41
Mobil: 0664 / 342 65 40
kaprograz@a1.net

11 — Kleine Zeitung — 7. August 1968 TAGESGESCHEHEN

WOVON EISENBAHNFREUNDE TRÄUMEN:

## Eisenbahntunnel unter der Koralpe

**In zwei Stunden von Graz nach Klagenfurt / Bahnlinie vom Hilmteich zum Wörthersee**

Von Karl Pramitzer

**Eisenbahnfreunde hängen nicht nur an uralten Lokomotiven und klapprigen Waggons. Manchmal machen Sie auch einen Sprung von der Vergangenheit in die Zukunft — vielleicht sogar weiter ins Reich der Utopie. Wurde da etwa kürzlich ausgiebig diskutiert, wie man von Graz nach Klagenfurt mit der Bahn um mindestens ein Drittel schneller als bisher, nämlich in weniger als zwei Stunden, fahren könnte. Das Wunschtraumes Lösung: Eine Eisenbahnlinie von Wies nach St. Paul in Kärnten. Mit einem Tunnel unter der Koralpe.**

**Die Bahnlinie wird sie gebaut, der Tunnel sie gebohrt werden. Aber spinnen wir den Gedanken einmal weiter. Machen wir einen Blick auf die Gegenwart und die Vergangenheit. Ein wenig Geschichte der Bahnverbindung Graz—Klagenfurt …**

Im Sommerfahrplan 1967 gab es einen direkten Kurswagen Graz—Klagenfurt (über Marburg/Drau—Unterdrauburg—Bleiburg. Der Kurswagen scheint heuer nicht mehr auf. Einst fuhr man mit den Schnellzug von Graz über Marburg nicht ganz dreieinhalb Stunden. Der vorige Kurswagen brauchte dazu zwei Stunden. Deshalb ist er auch „gestorben".

Und wie wäre es, würde die 30 km lange Bahnlinie Wies—St. Paul gebaut werden?

● Die Strecke Graz—Leibnitz ist für den Schnellzugverkehr geeignet.

● Die Eisenbahnlinie Leibnitz—Wies, 1957 erbaut, Ende Juni vorigen Jahres eingestellt, befindet sich zum Teil noch in einem sehr guten Zustand. Man müßte sie für den Schnellzugverkehr verstärken.

● Die Strecke St. Paul—Klagenfurt ist geeignet für den Schnellzugverkehr geeignet.

● Es fehlt also vorerst — und wahrscheinlich immer — nur an dem Stück Wies-Ribiswald—St. Paul.

Dreht man das Rad der Zeit bis zum Jahre 1914 zurück, als die gesamte Südbahnstrecke noch auf österreichischem Gebiet lag: Damals betrug die schnellste Fahrzeit zwischen Graz und Klagenfurt (über Marburg) auf der 253 km langen Strecke mit dem S 1007 3 St. 21 Min. (Graz ab 13.32, Klagenfurt an 17.21) gefolgt von S 1009 mit 3 St. 47 Min. (Graz ab 8.37, Klagenfurt an 12.24).

Schnell nun in den Sommerfahrplan 1938, damals zogen noch die Dampfloks die Züge von Graz nach Klagenfurt (über Leoben), so gab es zwei direkte Verbindungen auf dieser 273 km langen Strecke. Und zwar mit dem S 910/911 in 4 St. 31 Min. (Graz ab 6.01, Klagenfurt an 9.32) gefolgt vom Austria Expreß EX 104/107 (Graz ab 9.00, Klagenfurt an 13.34), Fahrzeit 4 St. 34 Min.

Im Jahre 1967 verkehrte, wie erwähnt, vom 1. 7. bis 2. 9. ein Kurswagen von Graz (über Marbor (Marburg) nach Klagenfurt. Da die jugoslawischen Behörden das Fahren von ausländischen Schnellzügen verweigerten, mußten sich die ÖBB mit dem Kurswagen mit einem Personenzugverkehr bedienen.

Dieser Kurswagen ging mit dem Zug 4103 (Graz ab 7.37) nach Spielfeld-Straß und mit einem jugoslawischen Personenzug weiter nach Marbor (Marbor an 9.27). Dort wurde der Kurswagen an den jugoslawischen Personenzug Marbor—Bleiburg angehängt (Marbor ab 11.35, Bleiburg an 12.30). In Bleiburg gab es einen Aufenthalt von 15 Minuten, um dann mit den Personenzug 4561 nach Klagenfurt zu gelangen. (Bleiburg ab 12.45, Klagenfurt an 13.40).

Somit betrug die Fahrzeit auf dieser 187 km langen Strecke bei 32 Aufenthalten 6 Stunden und 3 Minuten. Aus der Gegenrichtung kam der Kurswagen ebenfalls mit Personenzügen nach Graz (Klagenfurt ab 13.50, Graz an 20.00), Fahrzeit: 6 St. 10 Min.

Der einzige Vorteil dieses Kurswagens lag in der direkten Verbindung zum Klopeinersee und im Fahrpreis:

● Graz—Klagenfurt (über Leoben), 228 km: S 96,30.

● Graz—Klagenfurt (über Marburg), 187 km: S 80,30.

● Graz—Klopeinersee (über Leoben, Klagenfurt), 253 km: S 1.11—.

● Graz—Klopeinersee (über Marburg), 168 km: S 91,10 (!).



UNIGIAUT überwuchert den Schienenstrang der Salmtalbahn. In den Träumen der Eisenbahnfreunde erwacht sie zu neuem Leben. Foto: Pramitzer

Eine Fahrt mit dem Postautobus von Graz nach Völkermarkt (Klopeinersee) kostet S 70,50 (ab Graz 6.40 und 14.30). Fahrzeit: je 3 St. 13 Min.

Im Sommerfahrplan 1968 ist eine einzige direkte Verbindung von Graz nach Klagenfurt (über Leoben) mit dem E 812 (Graz ab 7.00, Klagenfurt an 10.13), Fahrzeit: 3 St. 13 Min. Wer weiter will zum Klopeinersee, muß in Klagenfurt auf den E 902 warten (Klagenfurt ab 11.28, Völkermarkt an 11.54). Somit ergibt sich eine Gesamtfahrzeit von Graz zum Klopeinersee von 4 St. 54 Min. Von Klagenfurt nach Graz verkehrt direkt nur der E 813 (Klagenfurt ab 18.48, Graz an 22.05), Fahrzeit: 3 St. 17 Min.



HALT zeigt das Signal in Leibnitz für die Einfahrt in das Sulmtal. Für immer?

Fährt man von Graz über Marbor nach Klagenfurt, so muß man zweimal umsteigen, und zwar jeweils in Marbor und Bleiburg. Graz ab 1.00 mit dem Balkan-Expreß EX 515, Marbor an 3.33. Dann nach 1 St. 45 Min. weiter mit dem jugoslawischen Personenzug 6414 bis Bleiburg (Marbor ab 5.08, Bleiburg an 8.00). Mit 4521 Bleiburg ab 8.24, Klagenfurt an 8.05, Fahrzeit: 7 St. 15 Min.

Die zweite Verbindung hat man mit dem Personenzug 4103 (Graz ab 7.37, Marbor an 9.23), Marbor umsteigen! (Marbor ab 9.28, Bleiburg an 12.07) Umsteigen auf Personenzug 4561 (Bleiburg ab 12.24, Klagenfurt an 13.17), Fahrzeit Graz—Klagenfurt: 5 Stunden 40 Minuten.

Die dritte Verbindung besteht mit dem Ljubljana-Expreß (Graz ab 11.18, Marbor an 12.13). Dann nach 1 St. 33 Min. weiter mit dem jugoslawischen Personenzug 6418 (Marbor ab 14.28, Bleiburg an 17.14), Aufenthalt 49 Minuten. Mit E 905 in Bleiburg ab 18.03 und in Klagenfurt an um 18.44 Uhr. Fahrzeit: 7 Stunden und ganze 26 Minuten!

Fast sieben Stunden und eine halbe von Graz nach Klagenfurt! In dieser Zeit kommt man per Südtiroschnellzug schon nach Innsbruck. So weit ist und bleibt also Klagenfurt von Graz entfernt, wenn man die Schiene wählt. Harte Tatsache. Und ein Grund, von einer schnelleren Verbindung wenigstens zu träumen.

# … und (manchmal auch) Visionen, …

# … Projektmanagementfähigkeit in einem dynamischen Projektumfeld …

# … und vor allem Menschen, die diese Projekte umsetzen!

ÖBB INFRA

# Danke für ihre Aufmerksamkeit!

ÖBB INFRA

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.