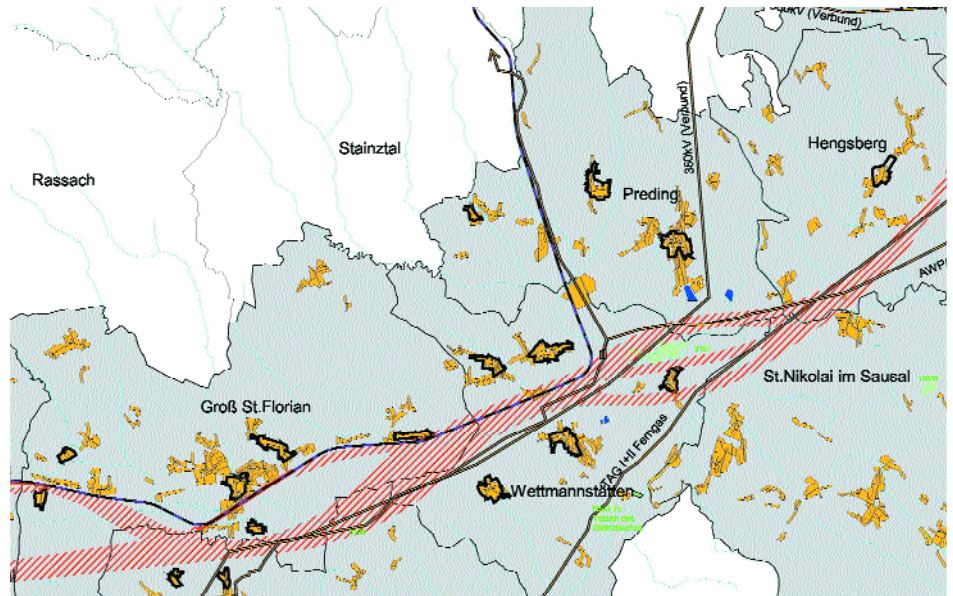


# 2.1

## MOBILITÄT & VERKEHR

### UVP KORALMBAHN

*Neuer Standard für Planung und Trassenauswahl*



*Umfassendes Planungs- und Trassenauswahlverfahren  
unter intensiver Einbindung der regionalen  
Öffentlichkeit*

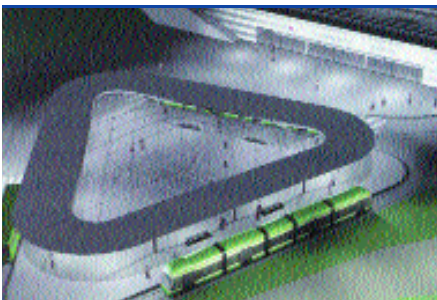


**Bestehende Südbahn unattraktiv und nicht mehr konkurrenzfähig**

Im internationalen Vergleich wird die bestehende Südbahn im Personenverkehr als unzeitgemäß eingestuft. Sie ist für den



Anschluss an den Flughafen Graz



Planung Station Puntigam

Geschäftsverkehr unattraktiv und gegenüber dem Pkw nicht konkurrenzfähig.

Für die Position Österreichs im europäischen Wirtschaftsfeld ist ein leistungsfähiges Schienennetz jedoch ein entscheidendes Kriterium für die Zukunft des Landes.

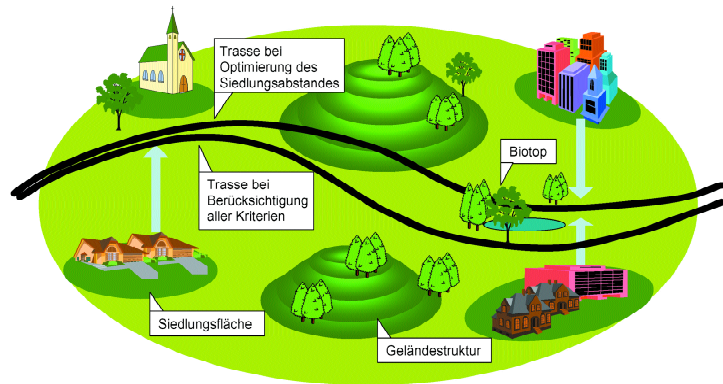
**Die Neue Südbahn als Teil des TEN-Netzes**

Mit der Koralmbahn Graz-Klagenfurt werden die Kapazitäten auf der Nord-Süd-Achse Wien-Tarvis deutlich angehoben und die Fahrzeiten spürbar verkürzt. Als Teil des europäischen TEN<sup>1</sup>-Netzes soll die Koralmbahn die Erreichbarkeitsverhältnisse für den Südosten und Süden Österreichs mit den nationalen und internationalen Ballungsräumen sowie die verstärkte innerösterreichische Integration verbessern. Dadurch sollen die benachteiligten Wirtschaftsstandorte in den Zentralräumen von Kärnten und Steiermark aufgewertet werden. Die überregionale Erreichbarkeit des Südens von Österreich mit den Wirtschaftszentren im oberitalienischen Raum und den neuen mitteleuro-



Die Koralmbahn wird eine wesentliche Lücke im österreichischen und internationalen Bahnnetz schließen

**Philosophie des Trassenentwurfes**



Das Ziel ist in jedem Fall, ein Optimum bei der Gesamtlösung zu erreichen und nicht ein Maximum in dem einen oder anderen Teilbereich.

päischen EU-Mitgliedstaaten wird mit der Koralmbahn deutlich verbessert.

Aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht soll die Koralmbahn einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr gewährleisten. Der zu erwartende Nutzen aus der Verfügbarkeit der Koralmbahn wird mit rund 167 Mio. Euro pro Jahr beziffert.

**Kurzfristige Ziele (Ausbaustufe 2008–2012):**

Aufgrund der Neustrukturierung der Gleisanlagen in Graz Don Bosco sowie im Bahnhof Puntigam wird der betriebliche Ablauf künftig erheblich verbessert. Die neuen Nahverkehrsknotenpunkte Graz Hauptbahnhof, Don Bosco und Puntigam

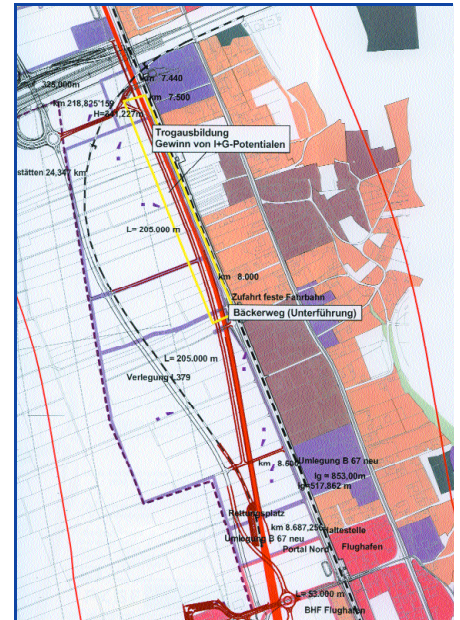
sowie die neue Haltestelle Feldkirchen/Seiersberg und Hengenberg werden in Zukunft auch eine wesentliche Funktion für den Regional- und Nahverkehr im Süden von Graz übernehmen.

Mit der gewählten Trassenführung im Grazer Feld wird eine direkte Bahnbindung des Grazer Flughafens hergestellt und eine Qualitätssteigerung und Zukunftssicherung für den intermodalen Knoten am Flughafen der steirischen Landeshauptstadt erzielt.

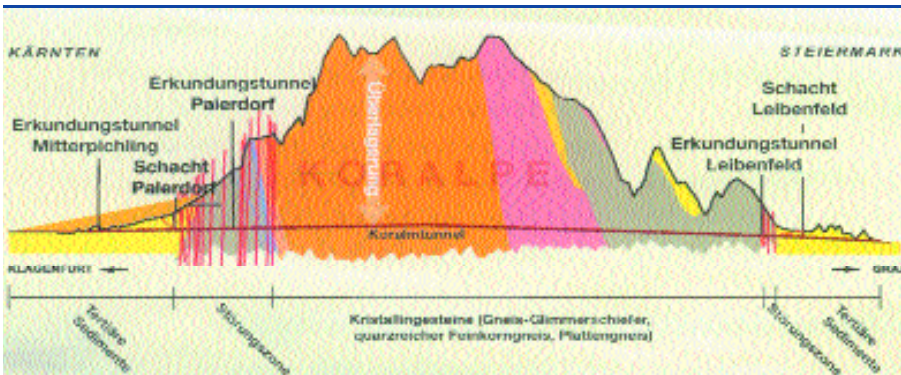
Darüber hinaus wird der neue Frachtgut-Terminal Graz Süd/Wemdorf durch die Koralmbahn optimal in das Bahnnetz eingebunden. Der Bahnhof Weststeiermark wird die Anbindung der Region um Deutschlandsberg gewährleisten, gleich-



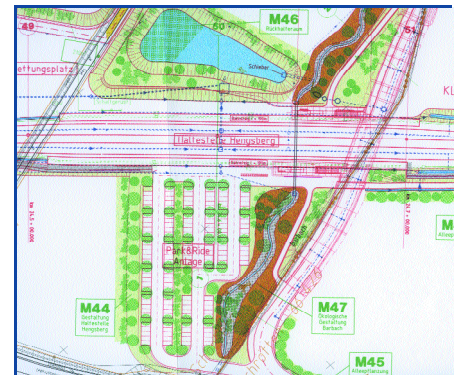
Trassenführung im Gemeindegebiet St. Kanzian am Klopeinsee



Kompensationsmaßnahmen und Bauauswirkungen



Der knapp 33 km lange Tunnel durch die Koralpe stellt das Herzstück der Koralmbahn dar



Planung Haltestelle Hengsberg

zeitig wird die Landeshauptstadt Graz auf dem Schienenweg in nur 20 bis 25 Minuten erreichbar. Im Bahnhof Weststeiermark und im benachbarten Regionalbahnhof Wettnannstätten ist eine Verknüpfung mit der Graz-Köflacher-Eisenbahn (GKB) vorgesehen, die als Zubringerstrecke für die Koralmbahn fungiert.

**Mittelfristige Ziele (Ausbaustufe 2015–2020):**

Kernstück der Koralmbahn ist der Koralm-tunnel mit einer Länge von rund 32,8 km, womit eine direkte Verbindung zwischen den Landeshauptstädten und den weststeirischen und Unterkärntner Regionen erreicht wird.

Der neue Bahnhof Lavanttal gewährleistet die Anbindung des Lavanttales einschließlich der Bezirkshauptstadt Wolfsberg an die Koralmbahn und stellt gleichzeitig die

Verknüpfung mit der bestehenden Lavant-talbahn her, die als Zubringer für die Koralmbahn fungiert.

Neben der Anbindung der Region an eine europäische Hauptverkehrsachse wird durch die Koralmbahn die Verkehrs-verbinding aus dem Lavanttal in den Kärntner Zentralraum und nach Graz entscheidend verbessert werden, was zu einer wesentlichen Aufwertung der gesamten Region beiträgt. Die Reisezeit von Graz nach Klagenfurt wird auf etwa 1 Stunde verkürzt (im Vergleich zu derzeit 2 Stunden 40 Minuten).

Insgesamt bedeuten diese Maßnahmen eine enorme Aufwertung der gesamten Region sowohl als Wohn- als auch als Wirtschaftsstandort. Die Investitionskosten von ca. 1,8 Milliarden Euro für den Koralm-tunnel bewirken während der

Bauzeit eine innerösterreichische Wert-schöpfung von ca. 2,2 Milliarden Euro, woraus ein Beschäftigungseffekt von ca. 37.000 Personenarbeitsjahren resultiert.

**Vorbild bei Trassenauswahl- und UVP-Verfahren – intensive Einbindung möglicher Betroffener**

Zu den Grundsätzen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG zählt die frühzeitige Einbeziehung der Vertreter der Regionen in die Planungen. In zahlreichen Informationsveranstaltungen, Arbeitsgesprächen, Begehungen, Exkursionen, aber auch durch Medienarbeit und Anwohnerinfor-mationen wird bzw. wurde beim Projekt Koralmbahn die Bevölkerung über den jeweiligen Planungsstand informiert.

Der Planungs- und Entscheidungsprozess gliederte sich in zwei Bearbeitungsstufen:



ICE in voller Fahrt

1. *Trassenauswahlverfahren (Phase I: Trassenauswahl und Variantenentscheidung; Phase II: Trassenoptimierung und Bürgerbeteiligung)*  
 2. *Erstellung der UVE<sup>2</sup>; UVP<sup>3</sup>-Verfahren*  
 Anschließend wurden für die vier Einreichabschnitte eigenständige UVP-Verfahren abgewickelt.

Der Bürgerbeteiligungsprozess wurde in enger Verknüpfung mit dem Trassenplanungsprozess entwickelt, laufend den aktuellen Erfordernissen angepasst und umfasste sowohl Informationen über das Projekt als auch konkrete Mitbestimmungsmöglichkeiten bei der Planung.


In den Gemeinden Deutschlandsberg und Groß St. Florian wurden Info-Büros eingerichtet. Zusätzlich wurden regelmäßig schriftliche Informationen an alle Haushalte in der Region versandt. Pro Standortgemeinde wurde ein Gemeindeforum gegründet, in dem die jeweilige Gemeinde betreffenden Detailfragen diskutiert wurden. Alle die Region betreffenden Entscheidungsfindungen wurden in einem Regionalen Forum diskutiert.

Die Ergebnisse der gemeinsamen Diskussionsverfahren konnten so frühzeitig in das Projekt einfließen und gaben den Planern die Möglichkeit, sich auch umgehend mit den Wünschen und Bedürfnissen der Anrainer auseinander zu setzen.

#### Die Arbeitsschritte der Bürgermitarbeit im Detail

*Erste Bearbeitungsphase bis zur Trassenfestlegung:*

#### Impressum

**Herausgeber:**  Österreichische Raumordnungskonferenz  
**Konzept/Redaktion:** DI Richard Resch, regionalentwicklung.at  
**Bildnachweise:** ÖBB Infrastruktur Bau AG, DI Günther Tischler, Ingenieurbüro Bolt  
**Grundlayout:** Pinkhouse Design  
**Artwork:** medien & mehr  
**Stand:** April 2005

- ♦ Umfassende Information über Rahmenbedingungen der Planung und Planungsprozess
- ♦ Festlegung der Methodik der Trassenauswahl
- ♦ Vorstellung erster Trassenvarianten
- ♦ Trassenauswahlverfahren
- ♦ Vorstellung der Trassenentscheidung

#### Zweite Bearbeitungsphase:

- ♦ Entwicklung der Begleitmaßnahmen
- ♦ Vorstellung des UVE-Projektes und der UVE

#### Wesentliche Erkenntnisse aus dem Bürgerbeteiligungsverfahren

Die wichtigsten Erkenntnisse aus dem Bürgerbeteiligungsverfahren lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- ♦ Der Start der Bürgerbeteiligung vor dem eigentlichen Beginn der technischen Planung erwies sich als großer Vorteil für den gesamten Prozess
- ♦ Die Qualität und damit die Erfolgsaussichten eines Bürgerbeteiligungsprozesses hängen in hohem Maße von den handelnden Personen auf allen Seiten ab. Ein maßgeblicher Erfolgsfaktor ist dabei der Aufbau wechselseitigen Vertrauens.
- ♦ Weitere Schlüsselfaktoren sind Kontinuität, Berechenbarkeit, Klarheit im Bezug auf den Entscheidungsfindungsprozess und klare Entscheidungsregeln. Dabei sind sowohl die fachliche Ebene als auch die Werthaltung der Betroffenen zu berücksichtigen.

#### Die Koralmbahn als bundesweites Leitprojekt

Koralmbahn kann als regionales und bundesweites Leitprojekt bezeichnet werden, das heißt:

- ♦ Das Projekt initiierte interkommunale Kooperationsmodelle
- ♦ Eine umfassende Partizipation im Planungsprozess sicherte die Projektakzeptanz

- ♦ Die Voraussetzungen für die Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs auf die Schiene sind gegeben
- ♦ Die Standortpotenziale von Graz und des Kärntner Zentralraumes werden verbessert

#### Fußnoten

- 1 Trans-European Networks
- 2 Umweltverträglichkeitserklärung – zusammenfassende Darstellung und Abschätzung der wesentlichen Umweltauswirkungen eines Vorhabens
- 3 Umweltverträglichkeitsprüfung – umfassende Prüfung der Auswirkungen, die ein Vorhaben auf die Umwelt bzw. die einzelnen Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen, Klima, Luft, Wasser Boden, natürliche Lebensräume etc. haben kann

#### Projektträger

ÖBB, Infrastruktur Bau AG  
 8020 Graz, Griesgasse 11/II  
 +43 (0)316/772930

#### Ansprechpartner

Mag. Gerhard Harer,  
 +43 (0)316/772930  
 gerhard.harer@hl-ag.com

#### Bearbeitung

DI Günther Tischler, im Rahmen der Planungsgemeinschaft BTW (Bernard&Partner, DI Günther Tischler, DI Werner Witrisal)  
 8010 Graz, Gartengasse 29  
 +43 (0)316/338040-10  
 tischler@regionalentwicklung.at

#### Internet

[www.hl-ag.com](http://www.hl-ag.com)

#### Laufzeit des Projektes/Projektstand

Oktober 1998–April 2003  
 UVP-Verfahren abgeschlossen,  
 EB-Verfahren bis Ende 2004