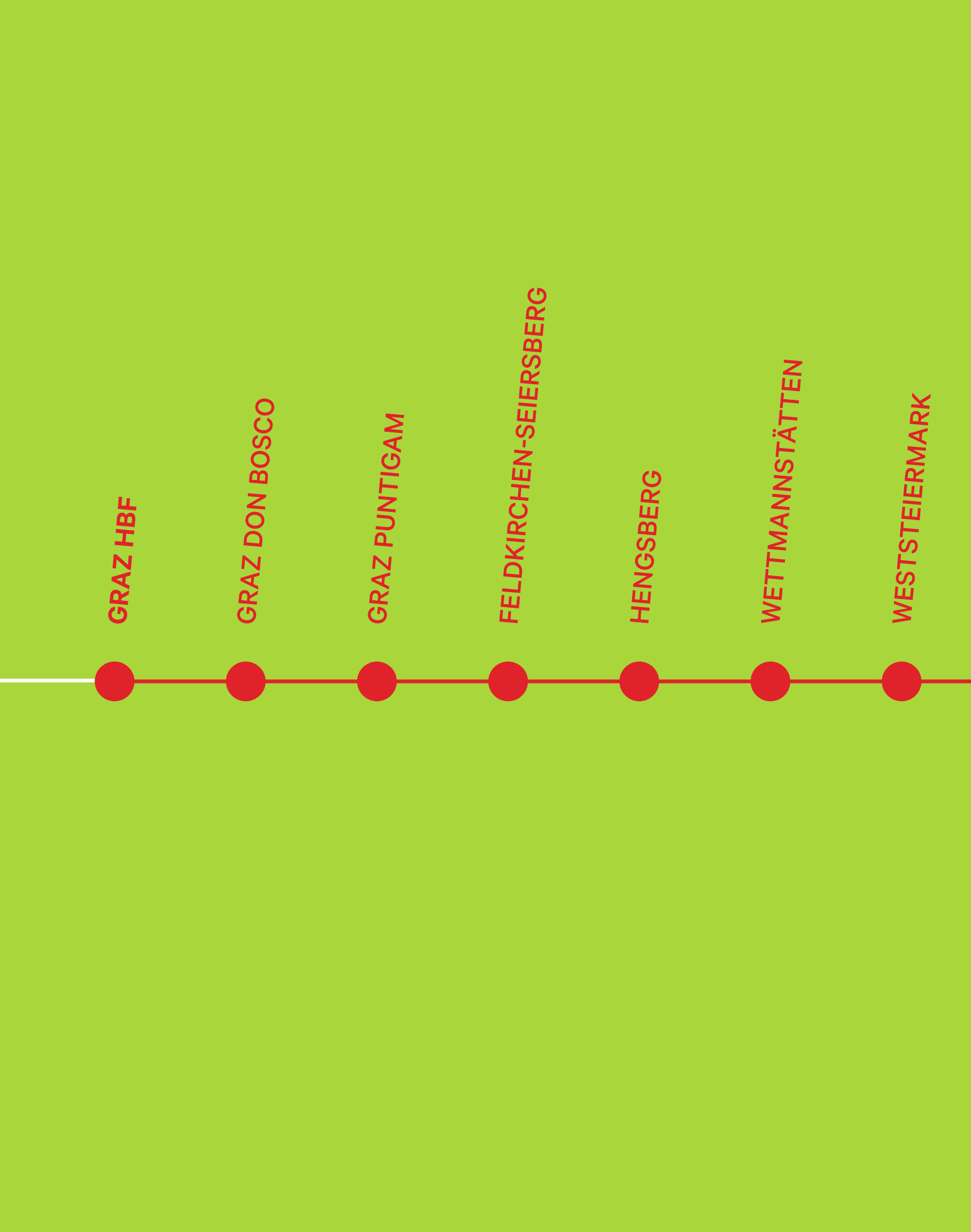


OTHMAR PRUCKNER

# MIT HIGH SPEED IN DEN SÜDEN



## JAHRHUNDERTPROJEKT KORALMBAHN



GRAZ HBF

GRAZ DON BOSCO

GRAZ PUNTIGAM

FELDKIRCHEN-SEIERSBERG

HENGESBERG

WETTMANNSTÄTTEN

WESTSTEIEMARK



ST. PAUL IM LAVANTTAL

WIEDERNDORF-AICH

MITTLERN

KÜHNSDORF-KLOPEINER SEE

GRAFENSTEIN

KLAGENFURT EBENTHAL

KLAGENFURT HBF

**Othmar Pruckner**

# **Mit Highspeed in den Süden**

**Jahrhundertprojekt Koralmbahn**

Mit 18 Porträtfotos von  
Christopher Mavrič

**S**  
**—**

**OTHMAR PRUCKNER**

# **MIT HIGH SPEED IN DEN SÜDEN**

**JAHRHUNDERTPROJEKT  
KORALMBAHN**

# INHALT

## BAHN FREI!

ALLES EINSTEIGEN IN DIE KORALMBAHN

11

## AUS DEM NICHTS

VON DER IDEE BIS ZUM KORALM-VERTRAG

21

## HOCH HINAUS

DIE TRASSE, DIE STRECKE, DIE BAUWERKE

47

## TIEF HINEIN

DER TUNNEL, EIN JAHRHUNDERTBAUWERK

77

## MITTENDRIN

DER LEBENS- UND WIRTSCHAFTSRAUM AN DER BAHN

107

## VOLL VERNETZT

VON DER OSTSEE ZUR ADRIA

131

## NICHTS WIE HIN

AUSFLUGSZIELE MIT DER KORALMBAHN

155

## ANHANG

GESPRÄCHSPARTNER:INNEN / VERWENDETE  
LITERATUR / DANK

168



Drauquerung bei Stein im Jauntal



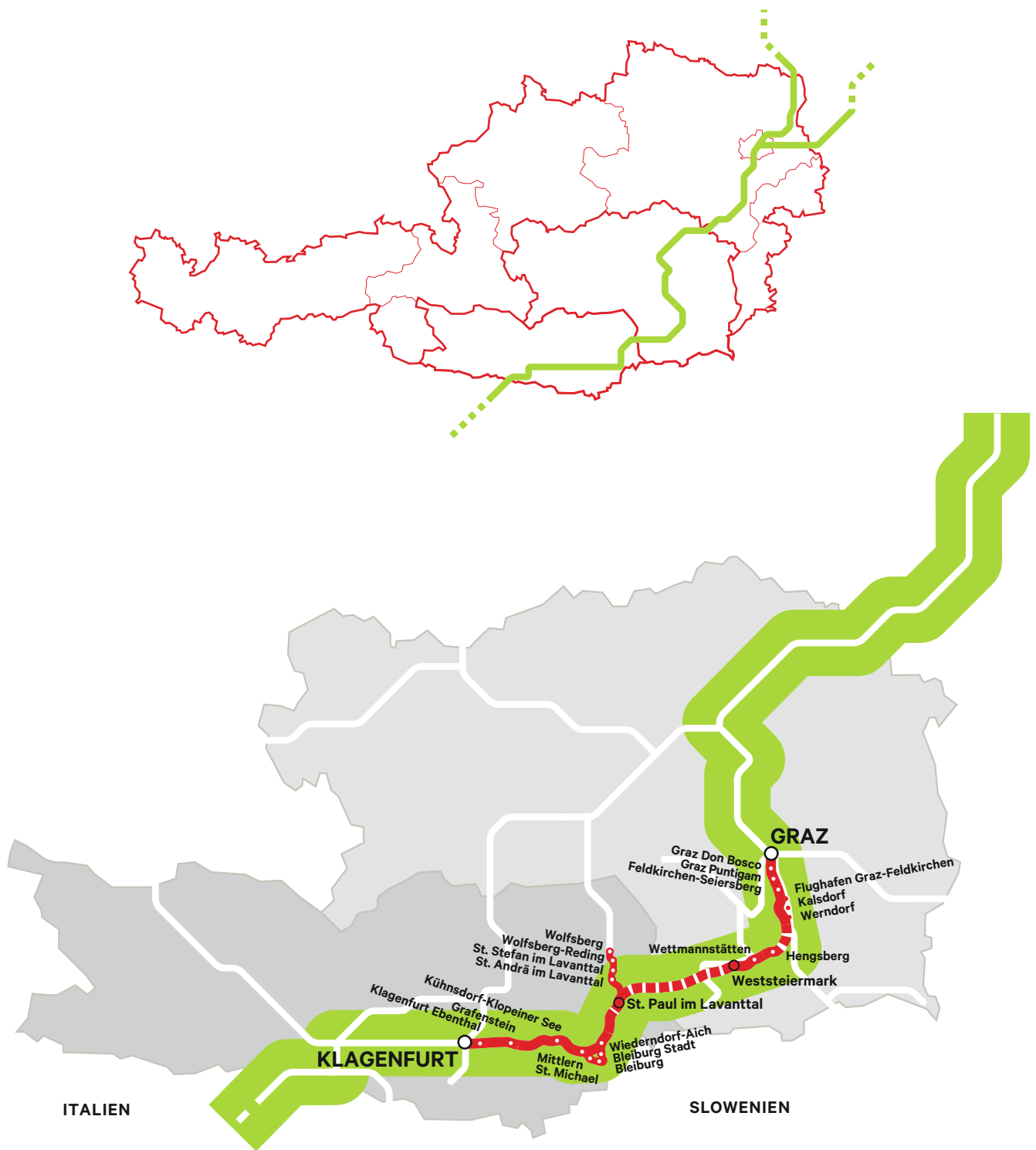


# BAHN FREI! ALLES EINSTEIGEN IN DIE KORALMBAHN

Mit *Highspeed in den Süden* heißt dieses Buch. Alles darin dreht sich um Geschichte und Gegenwart, um Bau und Bedeutung der Koralmbahn. Dabei handelt es sich, für alle weniger bahnkundigen Menschen, um eine neu gebaute und 2025 eröffnete Eisenbahnlinie zwischen Graz und Klagenfurt. Auf ihr wird tatsächlich mit Highspeed, konkret bis zu 250 km/h, gefahren. Aber nicht nur deswegen wird diese Strecke als „Jahrhundertprojekt“ gerühmt und gefeiert.

Warum lobt man die Fertigstellung einer 130 Kilometer langen Eisenbahnlinie so überschwänglich? Was ist an dieser Trasse zwischen den Landeshauptstädten Kärntens und der Steiermark gar so rekordverdächtig, was am Bau selbst so außergewöhnlich, um nicht zu sagen: sensationell? Genau diese Fragen versucht dieses Buch zu beantworten. Das, gleich vorneweg, nicht nur Eisenbahnfreund:innen und Techniker:innen, Trainspotter:innen und Verkehrswissenschaftler:innen, Zugfahrer:innen und Zugbegleiter:innen ansprechen möchte, sondern in die Breite wirken will. Und damit auch die Menschen zu erreichen gedenkt, die beispielsweise in der Region rund um die neue Koralmbahn leben, auch jene, die auf eine gute, lebenswerte, klimaneutrale Zukunft hoffen – und dabei auf modernste Bahntechnologie vertrauen.

Es stimmt: Die Koralmbahn ist ein außergewöhnliches Bau-, fast möchte man sagen, Gesamtkunstwerk. Das Projekt war – wie oft auch moderne Kunst – von Anbeginn umstritten, ja angefeindet und umkämpft, um letzten Endes doch noch hochgelobte Realität zu werden. „Ich bin voller Respekt für die Menschen, die dieses Projekt seit Jahren, ja Jahrzehnten abwickeln, die mit ihm trotz aller



Ein Stück Österreich: die Koralmbahn als Teil der „Neuen Südstrasse“

Unkenrufe durch alle Höhen und Tiefen gegangen sind und es letztendlich zum Erfolg geführt haben. Das sind menschliche Höchstleistungen, die man im Nachhinein nicht mehr sieht, die ich tatsächlich aber sehr, sehr schätze“, blickt ÖBB-Infrastruktur-Vorständin Judith Engel auf die Mühen der vergangenen Jahre zurück. Die gelernte Bautechnikerin weiß, wovon sie redet, hat sie doch selbst schon im Jahr 2000 ihre allerersten Berufserfahrungen mit dem Jahrhundertprojekt gemacht: „Ich bin dort, wo heute die Gleise liegen, auf grünen Wiesen herumgestapft, habe kartiert und Fotodokumentationen angefertigt, habe allererste Informationen vor Ort eingesammelt, um nötige Unterlagen für die Umweltverträglichkeitsprüfung zusammenzustellen“, erinnert sie sich. „Damals war die Koralmbahn nicht mehr als ein dünner Bleistiftstrich auf einem Blatt Papier.“

Im Unterschied zu vielen anderen zweifelte sie zu keinem Zeitpunkt an der Realisierung und „dachte niemals, dass es sinnlos ist, was wir hier tun“. Sie ist, wenn man so will, damit auch zu einer Gallionsfigur des gesamten Projekts geworden. Sie zeigt, wie wichtig es ist, auch an ferne, ja utopisch klingende Ziele zu glauben und daran festzuhalten. Man kann die Koralmbahn insgesamt also getrost als Symbol für enormes Durchhaltevermögen und unbeirrbares Konsequenz betrachten – schon deshalb lohnt es sich, die Geschichte dieses Projekts zu erzählen.

Sage niemand, dass es heute keine Abenteuer mehr gibt! Jedes Buch, das etwas auf sich hält, braucht im Zentrum seines Geschehens ein packendes Drama – und genau das bietet dieses „Jahrhundertprojekt“: Das Herzstück der Koralmbahn ist ein 33 Kilometer langer Tunnel. Dieses monströse Loch unter der Koralm zu graben, war nicht nur eine außergewöhnliche technische Leistung, sondern eben auch eine große, oft spektakuläre, bisweilen riskante Expedition. Nicht immer war der erfolgreiche Ausgang gewiss, es gab herbe Rückschläge, große Krisen und böse Unfälle, aber eben auch einen unerschütterlichen Entdeckergeist, der Planer:innen, Ingenieur:innen, Techniker:innen und Mineur:innen miteinander verband, ja zusammenschweißte. Tunnelbau ist noch immer brutale Bergwerksarbeit, trotz riesiger moderner und raffiniertester Technik.

Tunnelbau, das ist im Prinzip die Eroberung von Orten, die noch nie ein Mensch betreten hat, eine Reise in ein unbekanntes, fremdes, oft feindseliges Universum. Von diesen letzten großen Abenteuern unter Tage erzählt dieses Buch, und zwar mit tiefem Respekt vor der Leistung jedes und jeder einzelnen Beteiligten. „Es war eine absolute Teamleistung. Wäre Tunnelbau eine Sportart, so hätten wir mit dem Projekt wohl eine Weltmeisterschaft gewonnen“, sagt Judith Engel.

Einen Tunnel wie diesen, eine Hochleistungsbahnstrecke wie diese baut man nicht einfach so zum reinen Vergnügen. Man investiert nicht riesige Summen, nur um zu sehen, was heutzutage technisch alles machbar ist. Die JOANNEUM RESEARCH Forschungsgesellschaft Graz nennt die rund 170 Jahre nach der

Semmering-Bergstrecke fertiggestellte Koralmbahn das „größte sozioökonomische Experiment seit der Ghegabahn“. Dieses zugegeben große Wort hat durchaus seine Berechtigung, denn auf einen Schlag wächst durch die Bahn zusammen, was damals, beziehungsweise bis vor Kurzem durch einen hohen Berg getrennt war. Die Distanzen zwischen Klagenfurt und Graz schrumpfen nunmehr auf ein Mindestmaß, das Verhältnis zweier Bundesländer zueinander wird völlig neu definiert. In Zeiten, in denen allorts neue Grenzen und Barrieren errichtet werden, baut die Koralmbahn diese ab. Ganz ohne Pathos: Diese Bahnlinie stärkt als neue, nationale Lebensader den Zusammenhalt ganz Österreichs. Sie bringt den lange Jahre benachteiligten Süden näher an den Osten und damit an das Zentrum der Republik. Das ist nicht hoch genug zu schätzen in einer Zeit, in der Gegeneinander und kleinliche Konkurrenz oft stärker betont werden als gedeihliches Miteinander.

Nicht nur auf nationaler, auch auf internationaler Ebene ist die Bahnlinie aber im wahrsten Wortsinn „völkerverbindend“. Denn die Koralmbahn ist zentraler Teil des Baltisch-Adriatischen Korridors, eines Bahnsystems, das die Ostsee mit der Adria verbindet. Polen, Tschechien, Österreich und Italien rücken durch dessen Ausbau näher zusammen. Wenn auch Zugfahren quer durch den Kontinent heute noch die Ausnahme darstellt, so ist es doch offensichtlich, dass Fernreisen per Schiene eine große Zukunft haben. Die Erreichung der Klimaziele, die EU-weit vereinbarte Verkehrs- und Energiewende sind ohne massive Stärkung auch des Bahnfernverkehrs undenkbar. Die Schiene hat in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten einen enormen Imagewandel durchgemacht, sie wurde vom Stief- zum Liebling der Verkehrsplanung. Sie ist ein, wenn nicht der Hoffnungsträger für eine bessere, gesündere, nachhaltigere Welt geworden. Das gilt insbesondere auch für den Transport von Gütern. Gerade sie können – und müssen! – durch neue Strecken wie die Koralmbahn verstärkt auf die Schiene gebracht werden.

Tatsächlich ist unser Jahrhundertprojekt ein Prototyp dafür, wie es gehen kann und was alles machbar ist. Es zeigt exemplarisch, dass mutige und damit hohe Investitionen nötig und sinnvoll sind, um ein großflächiges Umschwenken in Richtung Ökologie einzuleiten. Es zeigt auch, dass bei sachgerechter Planung und Bauausführung die Kosten stabil bleiben können und nicht zwangsläufig aus dem Ruder laufen müssen. Das Projekt weist, wieder ohne falsches Pathos, den Weg in eine neue, bessere Verkehrszukunft.

Freilich sind aus dem vom Rechnungshof gelobten Ankerprojekt auch einige Lehren zu ziehen, wie zukünftige Bauvorhaben noch besser abgewickelt werden könnten. „Eine gesicherte Finanzierung von Anfang an“ wäre etwa ein erklärter Wunsch der Infrastruktur-AG-Vorständin, auch „politische Einigkeit würde viel helfen“, glaubt sie und spricht damit indirekt die oftmaligen Reibereien und Doppelgleisigkeiten zwischen Bund und Ländern an. Die Hoffnung, dass Ge-



Blick von der Koralm nach Deutschlandsberg (o.)  
 Tunnelbau als Herkulesaufgabe (li. u.)  
 Koralmbahn-Zeitzeugin: ÖBB-Infrastruktur-Vorständin Judith Engel (re. u.)





Gipfelregion der Koralm: der Große Speikkogel (2.140 Meter), gekrönt von zwei Radarkuppeln

nehmungungsverfahren in Zukunft gestrafft und vereinheitlicht abgewickelt werden können, lebt und würde, nebenbei bemerkt, helfen, die Kosten nochmals signifikant zu senken.

Auch andere Lehren werden aus diesem österreichischen Vorzeigeprojekt gezogen. Beim Tunnelbau selbst bewegte sich das Team hart an der Forschungsfront – viele wertvolle Erfahrungen können nun in Folgeprojekte einfließen. Koralmtunnel und Koralmbahn sind Vorzeigestücke österreichischer Ingenieurskunst und werden als solche viele Jahre und Jahrzehnte nachwirken. Man kann daran, wie die Trasse gemeinsam mit den Regionen entwickelt wurde, viel über praktizierte Bürger:innenbeteiligung und gelungene Partizipation lernen – auch davon handelt dieses Buch.

Was aber können all jene aus dem Projekt lernen, die bislang wenig bis gar nichts mit der Eisenbahn anfangen konnten und wollten? „Sie sollten“, rät Judith Engel, „einfach nur den Fahrplan lesen.“ Man könnte eingefleischten Autofahrer:innen auch raten, eine Bahn-Probefahrt zu unternehmen, um ernsthaft vergleichen zu können, was denn letzten Endes die bequemere Reisevariante darstellt. Vielleicht ist ja ein entspannter Zugausflug ein erster Einstieg zur Entdeckung der schönen neuen Eisenbahnwelt. Eine Reise nach Klagenfurt, zum Wörthersee, zum Klopeiner See oder ins steirische Schilcherland beispielsweise. Alles kein Problem, alles ganz nah und nur mehr einen Katzensprung von Wien entfernt.

Vielleicht hilft dieses Buch ja auch dabei, so manches Vorurteil gegenüber der Bahn zu beseitigen. Es will zeigen, dass nicht nur die Koralmbahn, sondern die Bahn insgesamt ein zeitgemäßes, modernes und unendlich wichtiges Verkehrsmittel ist, dessen Bedeutung in Zukunft sicher noch weiter wachsen wird.

**In diesem Sinne: Alles einsteigen in die Koralmbahn! Alle Signale auf Grün und „Bahn frei!“**

## Zahlen und Fakten: Eckdaten zur Koralmbahn

5,946 \_\_\_\_\_ Mrd. € Gesamtinvestition  
inkl. Flughafenast Graz

12 \_\_\_\_\_ Tunnel

50 \_\_\_\_\_ km Tunnelstrecke insgesamt

100 \_\_\_\_\_ Brücken und Unterführungen

23 \_\_\_\_\_ neue bzw. modernisierte Bahnhöfe

290 \_\_\_\_\_ km Gleise

2.400 \_\_\_\_\_ je 120 m lange Schienenstücke

20.000 \_\_\_\_\_ Stück Gleistragplatten zu je 5 Tonnen



100 \_\_\_\_\_ Hightech-Weichen,  
235 Weichen insgesamt

3.000 \_\_\_\_\_ m engster Kurvenradius

250 \_\_\_\_\_ km/h Höchstgeschwindigkeit

41 \_\_\_\_\_ Min. Fahrzeit Graz–Klagenfurt

655 \_\_\_\_\_ Unternehmen

95 % \_\_\_\_\_ österreichische Auftragnehmer

45.000 \_\_\_\_\_ Arbeitsplätze insgesamt  
während der Bauzeit

## Liebe Leserin, lieber Leser, hat Ihnen unser Buch gefallen?

Dann freuen wir uns über Ihre Weiterempfehlung!

Und erzählen Sie davon. Ihren Freundinnen und Freunden, Ihrer Buchhändlerin oder Ihrem Buchhändler. Weil jede gute Geschichte davon lebt, weitergetragen zu werden.

  /StyriaBuchverlage

#koralmbahn

#jahrhundertprojekt

#bahnfrei

Wollen Sie weitere Informationen zu unserem Programm? Möchten Sie mit dem Autor in Kontakt treten? Wir freuen uns auf Austausch und Anregung unter **post@styriabooks.at**

Inspiration, Geschenkideen und gute Geschichten finden Sie auf **www.styriabooks.at**

STYRIA  
BUCHVERLAGE

---

© 2025 by Styria Verlag  
in der Verlagsgruppe Styria GmbH & Co KG Wien  
Alle Rechte vorbehalten.

Verlagsgruppe Styria GmbH & Co KG  
Lobkowitzplatz 1, 1010 Wien, Austria  
E-Mail: office@styriabooks.at

Bücher aus der Verlagsgruppe Styria gibt es in jeder Buchhandlung  
und im Online-Shop **www.styriabooks.at**

ISBN 978-3-222-13748-8

Projektleitung und Lektorat: Caroline Metzger  
Korrektorat: Joe Rabl  
Covergestaltung, Layout und Satz: Buero Blank – branding & design  
Herstellungsleitung: Franz Schaffer

Druck und Bindung: Finidr  
7 6 5 4 3 2 1  
Printed in the EU

# EIN MEILENSTEIN IM ÖSTERREICHISCHEN BAHNBAU

Mit bis zu 250 Stundenkilometern von Graz nach Klagenfurt: Die 130 Kilometer lange Koralmbahn mit ihrem Herzstück, dem Koralmtunnel, läutet eine neue Eisenbahnära in Österreich ein. Denn die Hochleistungsstrecke verbindet nicht nur zwei Landeshauptstädte in 41 Minuten Fahrzeit und sorgt dadurch für mehr Lebensqualität für Pendlerinnen und Pendler. Auch beliebte Tourismusregionen in der Steiermark und Kärnten sind nun an das hochrangige Schienennetz angeschlossen – und Ziele im europäischen Süden bequemer und schneller per Bahn erreichbar.

Dieses Buch erzählt die lange Geschichte der Koralmbahn, von ersten Ideen, der Trassenfindung und der aufwendigen Bauphase bis zu Testfahrten und der Inbetriebnahme der gesamten Strecke. Im Zentrum stehen dabei die Menschen, die maßgeblich zum Gelingen des Jahrhundertprojekts beigetragen haben, aber auch die bemerkenswerten Bauwerke – neue Bahnhöfe, Stationen und der Koralmtunnel als bautechnische Meisterleistung. Beschrieben werden der Lebens- und Wirtschaftsraum entlang der neuen Bahn, ihre internationale Dimension und die schönsten Ausflugsziele, die jetzt nur noch eine kurze Zugfahrt entfernt sind.

