

Überörtliche Verkehrsentflechtung in Zentralkärnten – Realitätsdruck versus Machbarkeitsstudien im Rückblick

Harald Eicher

(Univ.-Prof. Dr. Harald Eicher, Umwelt- Regional- und Bildungswissenschaftliche Fakultät KFU Graz, Institut für Geographie und Raumforschung, Heinrichstraße 36, Graz, harald.eicher@uni-graz.at)

1 KURZFASSUNG

Experten der Raumforschung nehmen sich selten Zeit, namhafte gescheiterte Gutachten retrospektiv zu bewerten und zur Genese der politischen Abänderung Stellung zu beziehen, obgleich solche Kenntnisse auch für aktualräumliche Evaluierungen nicht uninteressant sind. Eine diesbezügliche Recherche ist umso reizvoller, wenn es sich dabei um namhafte ehemalige Spitzenraumplaner Österreichs handelt (u.a. Hermann Schlegl, Walter Strzygowski, Rudolf Wurzer). Eine „Twin-City-Region Villach – Klagenfurt“, die in einen touristischen Spitzenraum Österreichs hinein reicht und über diesen möglichst gut verbunden sein will, andererseits von einem hochrangigem europäischen Güterverkehrs-Korridor (A2 bzw. Balic-Adriatic-Axis) möglichst verschont bleiben möchte, stellt Raumplaner vor eine Quadratur des Kreises. Heute wünscht sich die Klagenfurter Bevölkerung für die „Neue Südbahn“ (Koralmbahn-Pontebbana-Lückenschluss) einen Eisenbahn-Bypass ähnlich den Vorstellungen eines Hermann Schlegl. Eine Finanzierung sprengte heute jedoch jeden Rahmen. Dasselbe Schicksal ereilte das hervorragende Raumplanungs-Gutachten von Rudolf Wurzer, der als weit über die Grenzen Österreichs bekannter Raumplaner auch Stadtrat von Wien werden konnte. Wurzer hat auch gemeinsam mit Walter Strzygowski aus nachhaltig geländeklimatisch-fahrökologischen, baukostenintensiven und nachhaltig-energetischen Gründen (wegen der enormen Scheitelhöhe von 1060 m) die Pack-Trasse abgelehnt und einen nur 19 km langen Korridor über Slowenien gefordert (470m-Scheitel der Radlpass-Trasse im damals „Blockfreien Staat Jugoslawien“). Damit wäre auch die kostenintensive Trasse der Griffener Berge umgangen, das strukturschwache gemischtsprachige Jauntal aufgewertet und der Schwerverkehr über ein vorrangiges Industrie- und Gewerbegebiet (Klagenfurt Südost, Ferlach) nach Italien geleitet worden. Es zeigt sich insgesamt, dass die Entscheidungsträger möglichst schnelle Verwirklichungen und damit schnelle Beschäftigungs-Effekte als Realitätsdruck-Argumentationen benützten und damit aufwändige Gutachten von namhaften Raumforschern umgingen.

2 DIE SPEZIELLE LANDESNATUR UND WIRTSCHAFTSGESCHICHTE KÄRNTENS ALS HERAUSFORDERUNG FÜR DIE ÜBERÖRTLICHEN RAUMPLANUNG

Kärnten hat im Unterschied zu anderen Bundesländern ähnlich Tirol keinen Anteil am Alpenvorland und zusätzlich durch die reliefgeographische Scheitellinien-Umgrenzung eine natürliche Abgrenzung zu seinen Nachbarn. Viktor Paschinger (1937) sprach von einem natürlichen inneralpinen Festungscharakter, der jedoch durch natürliche Pforten in Form von Talwasserscheiden (Kanaltal, Südliche Längstalfurche über das Pustertal) und vergleichsweise niedrigen Pässen (Wurzen, Katschberg, Turrach, Flatnitz, Neumarkter Sattel, Perchauer Sattel, Obdacher Sattel) dennoch eine inneralpine Durchwegigkeit erlaubt, die sich Schweizer Kantone wohl auch gewünscht hätten. Daraus resultiert die strategische Bedeutung des Klagenfurter Beckens. Nicht ohne Grund bekam Klagenfurt die mächtigste inneralpine renaissancezeitliche Stadtbefestigungsanlage der Alpen (einschließlich Lendkanal zur Stadtgraben-Stauhaltung vom Wörthersee), gleichzeitig die größte und geschlossenste renaissancezeitliche Stadterweiterung aller Alpenstädte. Villach hätte mit seiner optimalen Verkehrsgunstlage auch diese Position einnehmen können, als bambergischer Besitz (bis 1759) war dies aus der besitzrechtlichen Geschichte heraus jedoch nicht möglich. Im Besitz zweier Diagonalachsen (Tauernweg Salzburg – Laibach, Schräger Durchgang Venedig – Wien) und einem durch die Drau-Flussschiffahrt ab Spittal unterstützten Ungarnweg (Sterzing – Marburg) war das präindustrielle Kärnten im Transportwesen trotz Gebirgsumrahmung kein benachteiligter Raum.

Erst die Industrialisierung brachte Kärnten (auch dem Land Salzburg) einen entscheidenden Nachteil. Zur Zeit der ersten Volkszählung 1869 musste Kärnten neben Salzburg noch immer als reines Agrarland definiert werden. In keinem einzigen Kreis konnten im Unterschied zum alpinen Oberösterreich, der steirischen Mur-Mürz-Furche und Oberkrain von 1000 Personen mehr als 150 im sekundären Bereich beschäftigt werden. Obwohl in der Ära des Südbahnbaues die Padania zu Österreich gehörte (u.a. Investition der „Ponte Translagunare“ von Venedig als damalig größte Meeresbrücke der Welt, eröffnet 1854), war damit wirtschaftlich vorherbestimmt, dass bei etwa gleicher Wegstrecke trotz baueologisch schwieriger

Karststrecke eine Variante über Kärnten und dem Kanaltal nicht in Frage kam. Die Eisenbahn war das einzige Verkehrsmittel Österreichs, das auf die Entwicklung der Industrie einen nennenswerten Einfluss ausüben konnte (zahlreiche regionale Industrialisierungsimpulse mit einer syngenetischen Steigerung der gesamten regionalen Wirtschaftsaktivitäten). Erst jetzt zog Graz als regionale Primate City gegenüber Klagenfurt davon. Geschlossene gründerzeitliche Viertel sucht man in Klagenfurt vergebens. Auch der Wiener Börsenkrach 1873 wirkte sich für Kärnten dramatischer aus, weil damit das Aufbrechen der Monopolstellung der privaten Südbahn in Form einer staatlichen Direktlinie der Kronprinz-Rudolf-Bahn über Görz nach Triest aufgeschoben werden musste. Für Kärnten kam die Verdichtung des Eisenbahnnetzes durch die sogenannten „Neuen Alpenbahnen“ (Fig.1, im sog. System „Transalpina – Neue Alpenbahnen“) viel zu spät. Das Jubiläum 100 Jahre Tauernbahn, soeben 2009 gefeiert, wodurch der Wirtschaftsmagnet Deutschland für Industrie und Tourismus überhaupt erst richtig greifen konnte, ist im Rückblick umso dramatischer, denn ein Konjunkturfenster städtebaulicher Entwicklung gab es nicht mehr und nur 10 Jahre später kämpfte Kärnten auf seinem Territorium um sein Überleben.

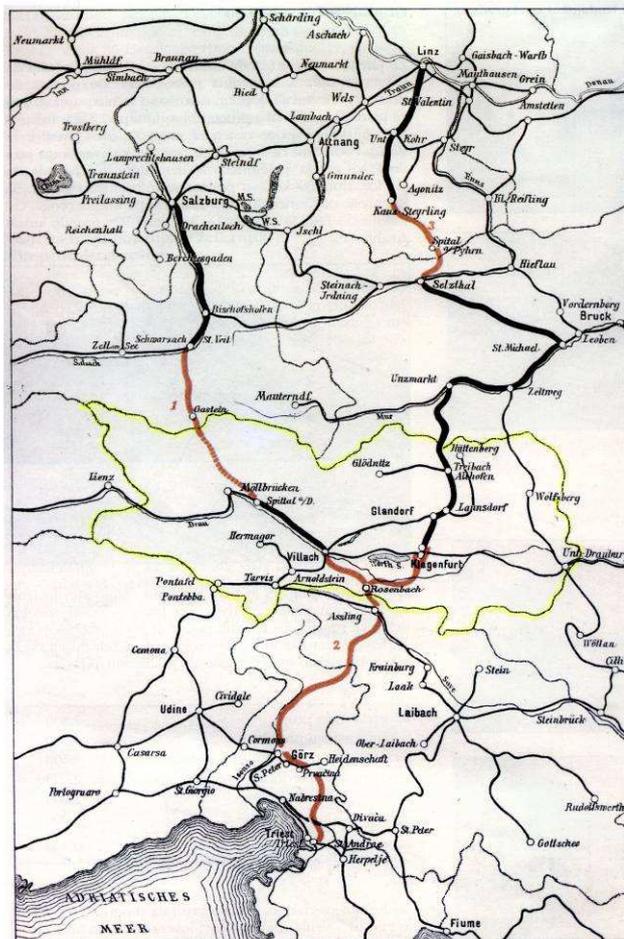


Fig. 1: Mit der vor 100 Jahren eröffneten Tauernbahn war das System „Neue Alpenbahnen“ abgeschlossen (Qu.: Eicher 2009)

Die Wirtschaftslage im Schatten Deutschlands, z.B. auch ein neu aufzubauendes Tourismus-Standbein im Schatten der Tauern-Barriere erkennt man in der Chronologie der regelmäßigen Seen-Schiffahrt im Sommerhalbjahr. Auf den sonst klimatisch bevorzugten Kärntner Seen ist der „Wirtschafts-Schatten“ der Tauern-Barriere evident. Während die Wörthersee-Schiffahrt bereits im Jahr 1853 bzw. auf dem Ossiacher See im Jahr 1886 aufgenommen werden konnte, ging die Schiffahrt auf dem Millstätter See erst mit dem Baubeschluss der Tauernbahn einher. In einer Zeit der fehlenden Massen-Motorisierung war dies für eine Seenlandschaft, die mit dem Millstätter Sonnseitenrücken und Seerrücken zum Drautal nach Ansicht des Verfassers es mit den schönsten Schweizer Seenlandschaften aufnehmen konnte (- dort allerdings mit früher Eisenbahn-Erschließung -) ein beträchtlicher Nachteil. Als in den Zwanzigerjahren die Tauernbahn prioritär elektrifiziert wurde, gab es auch Vorschläge, zumal es im zweigleisigen Tauern-Tunnel fortan keine Ruß-Kontamination mehr gab, ein Gleis für einen Intervall-PKW-Richtungsverkehr abzureißen, um eine Hausse des Tourismus aus Deutschland zu ermöglichen. Die PKW-Tauernschleuse der ÖBB war in der

Nachkriegszeit des „Deutschen Wirtschaftswunders“ eine wesentliche Dienstleistungsfunktion für den aufstrebenden Oberkärntner Tourismus.

Die wirtschaftliche Integration der Alpen-Adria-Region als Folge der letzten Grobanstrengung im Eisenbahnbau der Österreichisch-Ungarischen-Monarchie war angesichts des Systems „Transalpina – Neue Alpenbahnen“ als damaligen einzigen Hochleistungs-Verkehrsträger besonders hoffnungsvoll. Man warb nördlich und südlich der Karawanken auf die neue Infrastruktur hinweisend um dementsprechende Investitionen für neue Betriebsansiedlungen. Im Fahrplan 1913 gab es zwischen Villach über Wochein/Görz nach Triest fünf Fernzüge je Richtung (nicht alle täglich), u.a. mit durchgehenden Kurswagen Innsbruck – Triest, München – Triest, Berlin – Triest (Fahrplan-Ausschnitt mit jenen Dienstleistungsangeboten in H. Eicher 2009). Die hohe touristische Einschätzung der neuen Bahnlinie in den letzten Jahren der Belle Epoque zeigt auch die Bewerbung der Möglichkeit einer Automobil-Verladung (mit Adelsberg/Postojna und Grado als Entladungs-Destinationen) bzw. ein eigens angebotener „Aussichtswagen“ Salzburg – Triest. Die Desintegration dieser Alpen-Adria-Region durch den Zerfall der Monarchie muß hier angesichts dieser infrastrukturell bedingten neuen Hoffnungsträger für alle Raumplaner, wirtschaftsgeographisch und unternehmerisch Denkenden besonders schmerzlich empfunden worden sein. Für die Lavanttal-Region als einziger nennenswerter Schwerindustrie-Standort war die Einheit Kärntens besonders wichtig, weil sonst wegen der Saualm-Barriere kein einziger leistungsfähiger Verkehrsträger nach Zentralkärnten zu verbinden gewesen wäre.

3 DIE ÜBERÖRTLICHE RAUMPLANUNG IN DER ZWISCHENKRIEGSZEIT

Wie im übrigen Österreich war in der Zwischenkriegszeit kein Konjunktur-Fenster für nennenswerte, wirtschaftlich begründbare Großinvestitionen möglich. Der Erste Weltkrieg und die bald folgende Weltwirtschaftskrise hat auch die ursprünglich monarchischen Pläne einer „Kärntner Ostbahn“ zunichte gemacht (Klagenfurt – Griffen – Wolfsberg – Preitenegg – Edelschrott – Ligist – Graz, dokumentiert in K. Rießberger 2007). Das Beschäftigungsprogramm der Regierung Dollfuß bevorzugte, entgegen ursprünglichen Plänen eines Lavanttalbahn-Bypasses (Versprechen der SHS-Korridor-Beseitigung seitens der Bundesregierung bereits zur Volksabstimmung 1920), Investitionen für einen Straßenbau. Neben dem Ausbau der sogenannten „Packer Höhenstraße“ war vor allem die Großglockner Hochalpenstraße ein Prestige-Projekt der Dollfuß-Regierung (Spatenstich 23.9.1930 – Eröffnung 31.5.1936). Es vereinnahmte zwischen 1930 und 1935 über 14 % der gesamten Straßenbauausgaben des Bundes jener Zeit. Die alte einspurige Straße Heiligenblut-Glocknerhaus konnte wegen der Eingrenzung auf 10 % Steigung nach Wallacks Plänen nicht integriert werden.

Nach mündlicher Mitteilung des Triestiner Geographen Giorgio Valussi kam mit der Annäherung Dollfuß – Mussolini die Finanzierungsfrage Kärntner Ostbahn auch in Rom zur Sprache. Die Transalpina bekam ein letztes Mal Fernverkehrszüge der Destination Trieste/Camp. – Görz – Piedicolle – Jesenice – Villach – Salzburg – München, ehe diese monarchische Großinvestition in die Lokalbahn-Realität der Einzelstaaten versank. Für die immer schlechter werdenden Wirtschaftsbeziehungen war auch der Exodus der deutschen Volksgruppe im neuen SHS-Staat verantwortlich, die überverhältnismäßig unternehmerisch verankert war. Der bekannt gewordene Zeithistoriker Stefan Karner (1998) hat als weiteren desintegrativen Faktor nachgewiesen, dass längst vor Hitlers Machtübernahme die deutschsprachige Volksgruppe in Krain und der Untersteiermark in nur zwei Dezennien aufgehört hat zu bestehen. Von damals 1 Million Einwohnern erhob man zur letzten monarchischen Volkszählung 1910 gut 100.000 mit der Kennzeichnung „Umgangssprache Deutsch“. Im SHS-Staat gab es im Rahmen der Volkszählung 1931 nur mehr 17.000, die die Fragestellung „Deutsche Muttersprache“ ankreuzten. Kärnten selbst hatte in der Volksabstimmungs-Zone nach der Volkszählung 1910 ein Verhältnis von 81 % („Umgangssprache Deutsch“) zu 19 %. Nur 16,5 % entschieden sich schließlich am 10.10.1920 für den SHS-Staat.

Mit dem gewaltsamen Anschluss großer Teile von Krain und der Untersteiermark an Hitler-Deutschland ergaben sich für den Kärntner Zentralraum völlig neue Rahmenbedingungen. Maurice Williams (2005) erwähnt die besonderen raumplanerischen Fähigkeiten des Kärntner Gauleiters Dr. Friedrich Rainer, der zuvor als Gauleiter von Salzburg über den renommierten Architekten Hermann Schlegl zu Adolf Hitler einen besonderen „Gigantomanie-Bauherren-Diskussionskreis“ aufbauen konnte. Der St. Veiter Jurist Dr. Friedrich Rainer, Vater von 8 Kindern, wird als einer der gebildetsten, kreativsten und sozialsten Köpfe unter den mächtigen Gau-Fürsten des Reiches beschrieben. Als er als Gauleiter von Salzburg erneut zum

Reichsstatthalter und Gauleiter von Kärnten ernannt wurde, errichtete er ein Generalreferat für Raumordnung beim Reichsstatthalter in Kärnten und berief Hermann Schlegl mit dieser Aufgabe. Im großen Reichsbahn-Gebäude in Villach (ehem. k.u.k. Reichsbahn-Gebäude) wurde auch das Reichsautobahn-Planungsreferat eingerichtet. Selbst im Krieg wurden Reichsautobahn-Projektierungsarbeiten durchgeführt, die einzigen alpinen Projektierungen, während sonst mit Ausnahme von Salzburg und Wien durch den Krieg die Aktivitäten eingeschränkt waren. Walter Strzygowski arbeitete bereits damals an Varianten des Reichsautobahnbaues für den Wiener Großraum (G. Kotyza 1986, R. Breit 1990).

Es ist bei Williams auch bemerkenswert zu erfahren, dass der von den US-Amerikanern an Marschall Tito ausgelieferte Gauleiter als Ausnahmepersönlichkeit dem jugoslawischen Geheimdienst so interessant war, dass eine Schein-Hinrichtung für den 18.8.1947 verkündet wurde, es jedoch Beweise gibt, dass Friedrich Rainer noch Jahre danach lebte. Wie lange er noch für Marschall Titos System nützlich war, ist kontrovers diskutiert. Sein Tod ist Zeithistorikern unbekannt. Was vom Duo Friedrich Rainer & Hermann Schlegl bleibt, ist eine Raumplanungs-Liebe zu Klagenfurt, die Hitlers Beziehung zu Linz nicht unähnlich ist. Der sportlich sehr aktive Gauleiter wollte Klagenfurt mit einem völlig neuen groß angelegten Lendkanal (mit Regattabahn Funktion), wie er sich ausdrückte, zu einer „Wörthersee-Stadt“ machen (Fig.2). Der Großkanal sollte sich zu einem neu zu bauenden Repräsentationsviertel im Südwesten der Altstadt ausrichten. Um die Planungen zu erleichtern wurden großzügige Eingemeindungen durchgesetzt, womit Klagenfurt erstmalig seine Gemeindegrenzen auf den Wörthersee ausdehnen konnte. Nach Fall des autoritären Regimes wurde „Groß-Klagenfurt“ nicht mehr rückgängig gemacht. Der in der Villacher Raumplanung groß gewordene renommierte Raumplaner Rudolf Wurzer konnte nur bedauernd feststellen: „Villach hätte sich das auch gewünscht“.

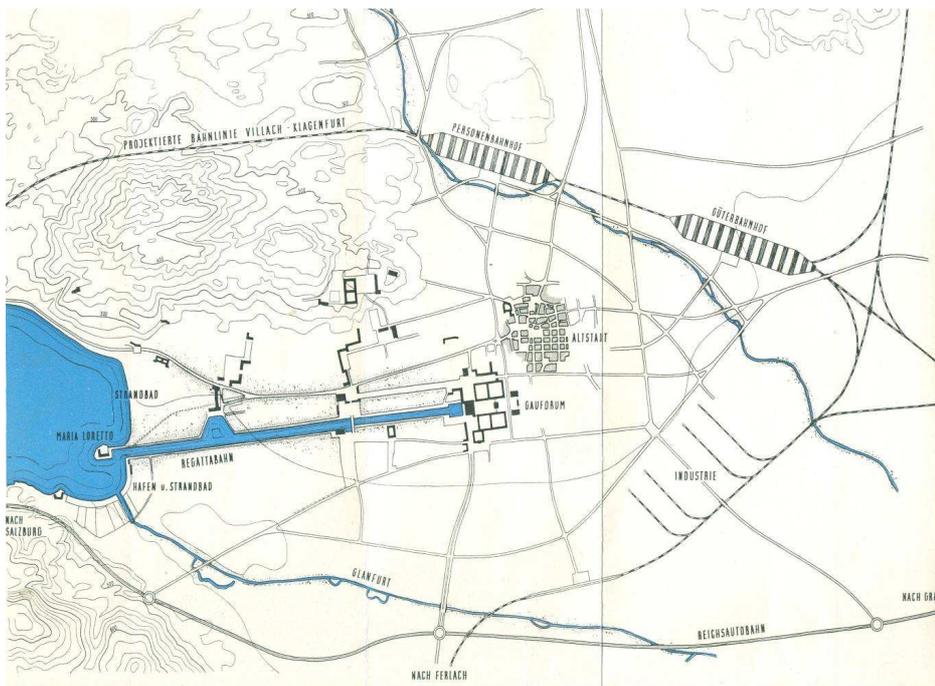


Fig. 2: Ausschnitt aus Schlegels neue Raumordnung um „Groß-Klagenfurt“ (Qu.: Kärntner Landesarchiv)

Einem besonderen Planungsziel Schlegels galt die Einbindung völlig neuer Hochleistungsverkehrsträger. Die damals eingleisige „Kärntner Bahn Marburg - Franzensfeste“ der ehemaligen Südbahn-Gesellschaft sollte auf Klagenfurter Stadtgebiet nicht durch Hinzulegen eines zweiten Gleises erweitert werden. Eine Hochleistungs-Eisenbahn sollte mit einem Nord-Bypass die Zerschneidung des Stadtgebietes beseitigen und im frei werdenden Raum eine neue Anbindung zur Wörthersee-Norduferstraße frei geben. In der derzeitigen Diskussion des Koralmbahn-Lückenschlusses wurde erneut mit H. Schlegls Plänen eines Eisenbahn-Bypasses argumentiert. In der Ausdehnung des heutigen Stadtgebietes ist eine UVP-fähige Variante bzw. Finanzierung völlig illusorisch. Da der Süden des Wörthersees überhaupt erst 1908 eine Südufer-Straße erhielt (sog. „Kaiser-Franz-Josef-Süduferstraße“), entschied man sich wegen der daraus resultierenden geringeren touristischen Ausstattung für eine Verlagerung des Fernverkehrs in die Südufer-Gebigsflanke. Für die Einbindung der Reichsautobahn in das übrige überregionale Straßennetz sah Schlegl schon damals

Kreisverkehre vor (siehe Schlegels Überblicks-Darstellung Fig.2). Die Angliederung des Draudurchbruchtales Lavamünd - Marburg an das Reich ergab eine spontane Umplanung der Reichsautobahn östlich Klagenfurt. Von einer Pack-Trasse, die dem heutigen A2-Verlauf nicht unähnlich war, ging die Planung hin zu einer Radlpass-Wegfindung, zumal eine solche Trasse unter der halben Seehöhe gegenüber einer Koralm-Querung lag. Überdies waren die neuen Pläne in der Lage, die baueologisch schwierigen Griffener Berge auszuweichen, eine Problematik, die bei den nachkriegszeitlichen Varianten in der Baudirektion noch zu schwierigen Bewertungen führte. Interessant ist, dass in der frühen Nachkriegszeit, als Rudolf Wurzer bereits am vorbildlichen Planungsatlas Lavanttal arbeitete, er schon zu Beginn des Freien Österreich die Investition der neuen Griffener Bundesstraße zu Gunsten eines Soboth-Ausbaues ablehnte. Eine Soboth-Straße sollte sozusagen provisorisch für eine Wiederaufnahme der Reichsautobahn-Planungen sorgen, weil Tito-Jugoslawien sich politisch hin zu einem „Blockfreien Staat“ entwickelte. Ein Staatsvertrag mit Jugoslawien wäre es wert, die riesige Energie-Verschwendung eines gegen 1100m Höhe zu bewältigenden Autobahn-Scheitels (mit den verwirklichten Pack-Tunnelanlagen wurden es noch immer 1060m) zu vermeiden, insbesondere auch die fahrökologische Benachteiligung im mikroklimatisch schwierigen Winterhalbjahr im Straßenerhaltungs- und Absicherungsaufwand zu ersparen. Dieser Meinung schloss sich der an der Wirtschaftsuniversität lehrende renommierte Wiener Raumforscher Walter Strzygowski in mehreren Publikationen der Sechzigerjahre an (Fig.5b), ebenso der Kärntner Raumplaner M. Schmid (1958). Es ist somit wohl berechtigt, in dieser planungsgeschichtlichen Rückschau auch diese raumplanende Leistung von Hermann Schlegl und seinen Mitarbeitern zu würdigen, wenn sie auch in einem autoritären Regime zu Stande kamen.

4 DER KÄRNTNER ZENTRALRAUM UNTER BEDINGUNGEN DER HAUSSE DER STRASSE

Die schwierige Physiognomie zum Bau einer Hochleistungsstraße im Südkorridor (A2) war für die südlichen Bundesländer Steiermark und Kärnten besonders benachteiligend, weil durch die Desintegration Europas der Eiserne Vorhang eine besondere Benachteiligung der Wirtschaftsbeziehungen im Freien Europa bedeutete, insbesondere durch die zusätzliche zeitliche Ferne zum aufsteigenden Wirtschaftsgiganten BRD. Obwohl an der Südachse gleich viele Menschen leben wie an der Donauachse, reichte bei Vollendung der A1 (Westautobahn von Beginn an als Vollaubahn) die A2 im Jahr 1963 gerade einmal bis Wr.Neustadt. Innovative Betriebsansiedlungen waren unter solchen Rahmenbedingungen viel schwieriger lukrierbar. Für Kärntens aufsteigender Tourismus-Entwicklung, insbesondere einem Oberkärntner Wintertourismus ergab sich in einer Zeit vor dem Flugtourismus, aber im Boom des MIV im Vergleich zu Salzburg oder Tirol (Brenner- und Felbertauern-Hochleistungswege in den späten Sechzigerjahren fast gleichzeitig gebaut) ein nicht mehr gut zu machender Erreichbarkeits-Nachteil, insbesondere in den Auswirkungen für zweisaisonale Strukturen. Kärnten musste noch bis 1980 auf die Alpenhauptkamm-Bewältigung der A10 warten (Rauchenkatsch – Gmünd/Maltatal 27.6.1980, A10-Vollendung Villach/West-Knoten Villach am 28.6.1988). Wie der späte Boom des Wintertourismus in Oberkärnten zeigt, kommunizierte dieser maßgeblich mit dem späten Bau der A10. Die Kärntner Übernachtungen im Winterhalbjahr verdoppelten sich zwischen 1979 und 2007 auf 3,6 Mio. Nächtigungen bei gleichzeitiger Abnahme des Sommer-Tourismus von 14 Mio. auf 9 Mio (letzte Zahl macht Kärnten noch immer zu einer touristischen Großmacht Österreichs – sie ist seit 1997 stabil). Mit der deutlichen Kerosin-Verteuerung und der Weltwirtschaftskrise 2009, die der Flug-Kurzstrecke überproportional zusetzte, vermehren sich neuerdings erneut Touristenströme aus Nachbarländern im MIV, die durch die zunehmenden Kurzzeit-Buchungen („create-it-yourself-journeys“ im Internet-Segment) schnelle Autobahn-Erreichungen als Voraussetzung der Destinationswahl implizieren. Im Sommerhalbjahr macht seit 2007 der Tourismus aus anderen Bundesländern in Kärnten wieder 37 % aus und bringt es mit Bayern (17 %) und neuerdings Italien (7 %) auf über 60 % „Nah-Anteil“ (Visualisierung in H.Eicher 2009).

Unter solchen Bedingungen war die Entwicklung der Raumordnung für Rudolf Wurzers Hinterfragungen besonders schwierig. Zentralkärnten, das retrospektiv so sehr in einen touristischen Spitzenraum Österreichs hinein reicht, mit seiner „Twin-City-Region Villach-Klagenfurt“ für neue Industrie- und Gewerbe-Ansiedlungen auch an hochrangige europäische Güterverkehrs-Korridore (Südachse und Korridor 10 für Straße und Schiene) angebunden sein wollte, war Wurzers Gutachten „Entwicklungsprogramm Kärntner Zentralraum – Raumordnung in Kärnten“ die Frage nach einer Quadratur des Kreises. Sein Kompromiss war eine Aufspaltung der Hochleistungsverkehrsträger in eine Schnellstraße Klagenfurt – Villach, die für den schweren Güterverkehr gesperrt sein sollte, bzw. eine Fernverkehrsautobahn, die das Klagenfurter Industrie-

und Gewerbegebiet anbinden sollte, dann aber über die Hollenburger Senke in das Drau-Gebiet (Rosental mit Ferlach als Industrie-Standort) zu verschwenken sei (Fig.3). Man kann davon ausgehen, dass unter heutigen Rahmenbedingungen eine „Wörthersee-Autobahn“ als einziger Hochleistungs-Verkehrsträger im UVP-Verfahren nicht mehr durchsetzbar wäre. Kurze Zeit nach Rudolf Wurzers Stellungnahmen setzt sich in Raumordnungsverfahren in Europa immer mehr das sogenannte „Ecologically Compatible Tunnelling“ durch (H. Eicher 1994), das maßgeblich von der Kostenreduktion des NATM-Verfahrens („New Austrian Tunneling Method“ bzw. NÖT – Neue österr. Tunnel-Bauweise) bestimmt ist. Ohne diese 20-30 % Kosten-Reduzierung (innovative Ankerungsverfahren mit Schalungs- und Spritzbeton-Einsparungen) wäre ein Grazer Plabutsch-Tunnel (10 km Länge im Längsstreichen eines Gebirges) bzw. ein Oswaldibergtunnel (8,6 km Auffahrlänge der Villach-Umfahrung als Twin-Tunnelanlage) nicht finanzierbar gewesen. Rudolf Wurzer konnte sich 1972 bei der Villacher Umfahrung noch keine Durchsetzung eines Oswaldibergtunnels vorstellen (Fig. 4b). Als zur Zeit der Regierung Kreisky I und Kreisky II und der absoluten Mehrheit der Sozialisten in der Kärntner Landesregierung im Lobbying ideale Bedingungen vorlagen und der regelmäßige Stau auf einer nur 5 km langen Strecke zwischen Pörschach und Klagenfurt von 1 Stunde sich zu einer unhaltbaren Mobilitäts-Einschränkung und einem Vertreiben der Touristen gestaltete, wurde Wurzers Infrastruktur-Entwicklungsprogramm, dessen Entflechtungs-Wirkung von nachhaltigem Vorteil für Kärntens Raumordnung gedient hätte, vom Realitätsdruck überfahren. Es halfen auch nicht Wurzers Hinweise der Folgeausgaben eines kostenintensiven Fernverkehrs-Bypasses einer Klagenfurter Nordspange, die mit großer Verzögerung bis 1999 in zahlreichen Tunnel-Anlagen auch tatsächlich zur Ausführung gelangen mussten.

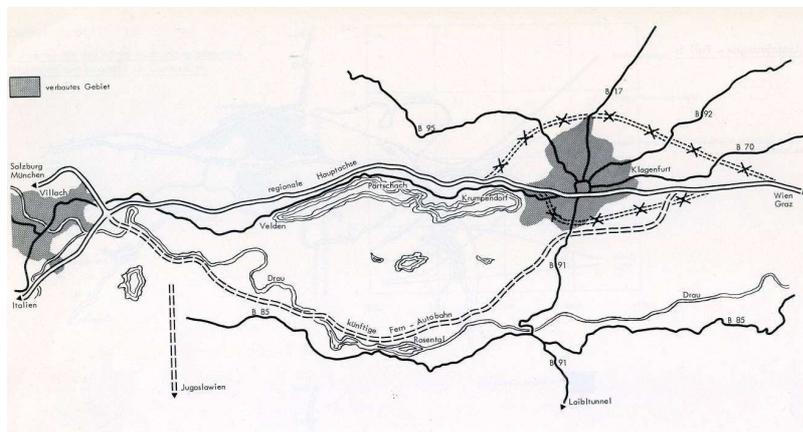


Fig. 3: R.Wurzers Ablehnung eines stadtnahen Fernautobahn-Bypasses (R. Wurzer 1966)

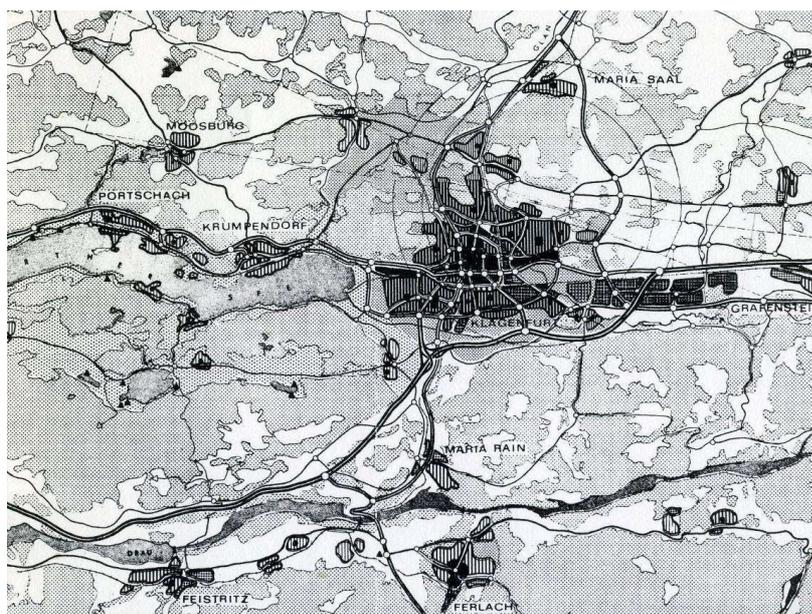


Fig. 4 a: Ausschnitt Großraum Klagenfurt aus Entwicklungsprogramm Kärntner Zentralraum (R. Wurzer 1972)

Für den Raum Oberes Drautal – Villach war die Konjunkturerinbruchs-Gegensteuerung als Folge der Erdöl-Krisen 1973 und 1979 förderlich, dass nun die teuersten Varianten der Bauwirtschaft zu Gute kamen. Diese

aufgebracht, Wurzers und Strzygowskis raumordnende Grundsatz- und Nachhaltigkeitsfragen eines Slowenien-Korridors (Fig. 5b) neu aufzurollen. Bei K. Sutschek 1960 war dies noch möglich. Der Erdölpreis blieb konstant, die Motoren wurden leistungsfähiger und so fürchtete man sich nicht vor 36 % Längsachsenneigung und 1060m Seehöhe der Pack-Querung einer HL-Straße. Im Unterschied zu dem in Bau befindlichen Koralm-Basistunnel (6 % Neigung / Scheitel 470 m / 200 km/h) der HL-Bahn muss der HL-Straßenverkehr für alle Zeiten im Winterhalbjahr schwierige Wetterlagen und 100 km/h Begrenzungen über weite Abschnitte der Koralm-Querung einhalten.

Ein anderer Staatsvertrag-Vorschlag mit unserem südlichen Nachbarn wurde auf Hochleistungsschienen-Ebene vom in Villach geborenen Professor emeritus (Inst.f.Verkehrsplanung u. Verkehrstechnik TU Wien) Hermann Knoflacher für die Neue Südbahn ins Spiel gebracht. Bekannt ist Knoflacher und sein Schüler Macoun für Kritiken am Automobil generell, als Gegner von Großprojekten und hier insbesondere gegenüber den Südbahn-Großtunnel-Projekten. Sie verblieben bei der Koralmbahn-Variantendiskussion bei der südlichsten (Fig. 6 / Graz – Maribor – Draudurchbruchstal – Klagenfurt). Nach Ansicht des Verfassers sind die Vorteile, die Wurzer und Strzygowski für einen Radlpass-Lavamünd-Kurzkorridor über slowenisches Gebiet für eine HL-Straße forderten, für einen so großen Korridor im gesamten Draudurchbruchstal für eine HL-Schiene nicht übertragbar. Eine Kostenbeteiligung Sloweniens ist laut mündlicher Auskunft von Žan Oplotnik kaum realisierbar und die Umweltschutz-Maßnahmen im Draudurchbruch wären enorm.

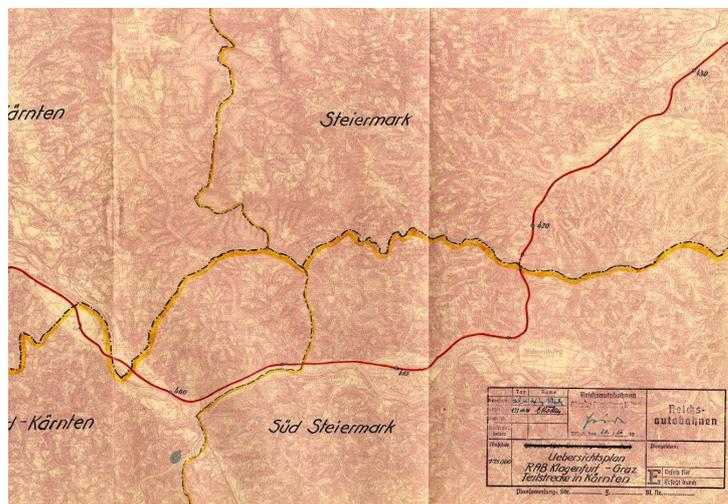


Fig. 5 a: Reichsautobahn-Umplanung 1942 (Qu. Übersichtsplan RAB-Direktion Villach im Kärntner Landesarchiv)

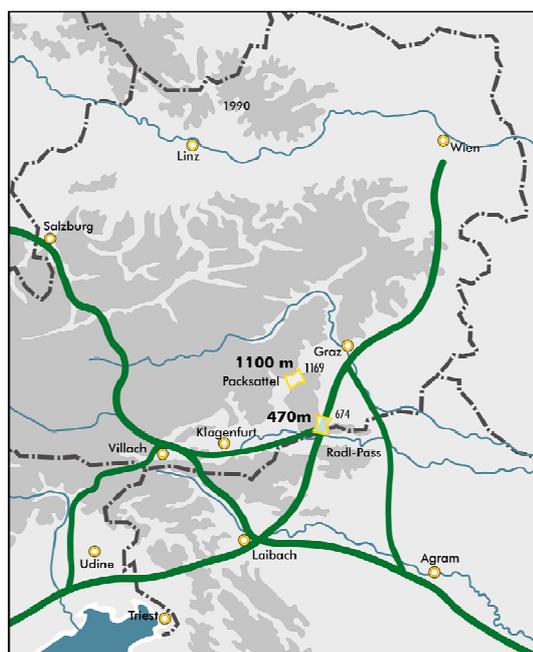


Fig. 5 b: Radlpass-Variante zur Scheitelminderung und Umgehung der Griffener Berge (Strzygowski in Sutschek 1960)

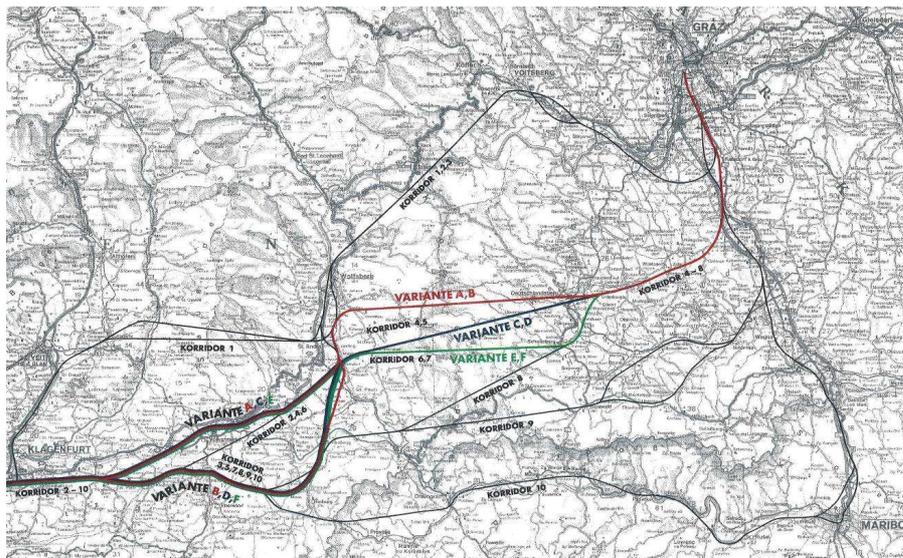


Fig. 6: Koralmbahn Varianten – die südlichste über Maribor wurde von Knoflacher und Macoun vertreten (Qu.: Zentrale Verwaltungsbibliothek Faller-Jaworski-Marx-Riedmüller-ÖIR 1991 in K. Rießberger 2007)

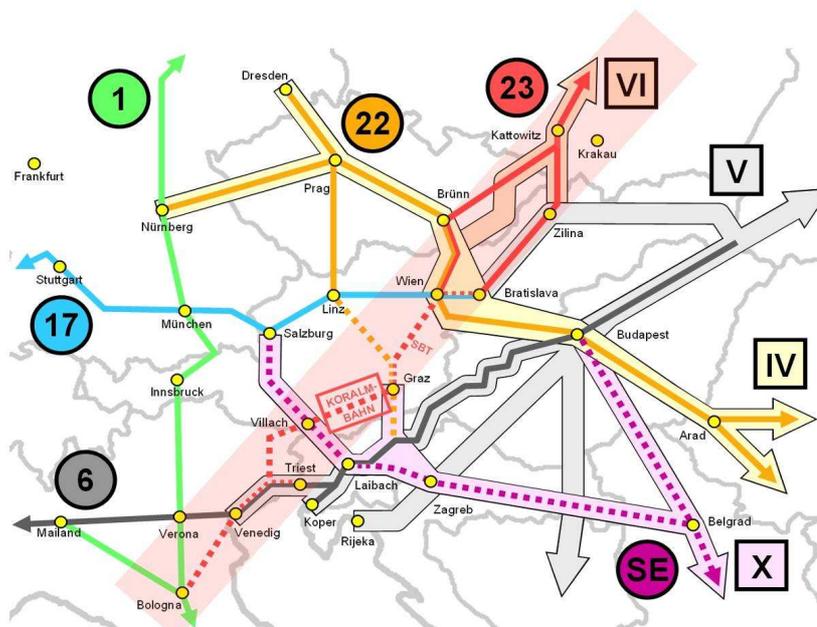


Fig. 7: HL-Verschrankung der Baltic-Adriatic-Axis zum TINA-Netz (Qu.: Adelsberger & Eicher 2008)

Ohne „Ecologically Compatible Tunnelling“ mit beträchtlichem Tunnel-Anteil ginge es auch hier nicht, wengleich eine Anbindung der zweitgrößten Stadt Sloweniens an das österreichische HL-Netz seinen „Charm“ hätte. Die Umweg-Dimension ist nach dem international bekannten Eisenbahn-Fachmann Klaus Rießberger (2007) einfach zu groß, weil über Marburg die sogenannte „Kantenzeit“ (zur sinnvollen Vertaktung im HL-Netz) nicht einmal auf 1,5 Stunden gehalten werden kann. Die in Bau befindliche Koralmbahn-Trasse mit 6 % Längsachsenneigung ist jener Flachbahn-Trasse im Drau-Durchbruch sogar überlegen, vor allem aber mit der Kantenzeit von 1 Stunde zwischen Graz und Klagenfurt ohne Konkurrenz. Diese Kantenzeit im HL-Netz ist jedoch eine Grundvoraussetzung für das Abwerben des MIV von der A2. In Slowenien sind die Parameter HL-Straße / HL-Schiene umgekehrt. Dort hat nur die „Coridor5-Autobahn“ durch die kostenintensive Trojanipass-Bewältigung eine Direktverbindung Maribor – Celje – Ljubljana, die HL-Eisenbahntrasse (PP6 bzw. „Coridor 5“) berührt nicht einmal Maribor und verbleibt im Umweg des Sann-Tales (Celje – Savinja-Durchbruchstal – Zidani-Most – Ljubljana). Nach Eisenbahn-Parametern ist der PP6-Ausbau östlich Zidani-Most gar keine HL-Bahn (Achsdruk ausgenommen).

In einer Zeit, in der ganz Westeuropa an der Hochleistungs-Schiene baut, ist eine „Neue Südbahn“ eine Grundsatzfrage österreichischer Raumordnung, aber auch einer mitteleuropäischen, die im Grunde mit der

Vorleistung Italiens mit der HL-Strecke im Kanaltal (Udine – Pontebba – Tarvis / Fertigstellung 2001) und neuerdings mit der EU25-Erweiterung entschieden wurde, wodurch die „Baltic-Adriatic-Axis“ (PP23) zur Gänze auf EU-Territorium zu liegen kam. Nach Ansicht des Verfassers machte ein eben in Bau befindlicher „Hauptbahnhof Wien“ (der schon „Wien-Europa-Mitte“ titulierte) in seiner Drehscheiben-Funktion ohne ein eingebundenes Nord-Süd-Bahnkreuz keinen Sinn. Kärnten hat durch diese schnelle EU-Erweiterung der 2000er Jahre und die Vorleistung Italiens, auf die soeben der italienische Außenminister in und für Triest Österreich auffordernd hingewiesen hat (Kleine Zeitung 7.2.2010), das Glück gehabt, in einer heiklen Diskussion zu Österreichs nachhaltiger Mobilitätsordnung im Schulterschluss mit steirischen Interessen ganz knapp an einer Abkopplung von einem nachhaltigen HL-Verkehrsträger vorbei gekommen zu sein. Diese etwa ab 2020 verkehrswirksame HL-Bahn, dann von Danzig bis Bologna (Fig.7) weitgehend verkehrswirksam, wird zur überörtlichen Verkehrsnetze Südösterreichs und damit Kärntens ganz wesentlich beitragen – längerfristig auch gegenüber der Flug-Kurzstrecke – der Grundsatzvergleich von E. Hänsch (1995) wird immer schlagender werden. Ein Kärntner Tourismus, vor 100 Jahren ausschließlich von der Bahn abhängig und groß geworden, sollte sich Dienstleistungen überlegen, die eine retrograde Entwicklung einer Anreise auf der Schiene ermöglicht.

5 LITERATUR

- ADELSBERGER, H.: Der neue österreichische Generalverkehrsplan und seine Bedeutung für die Intensivierung der Verbindungen zu den östlichen Nachbarländern; Schriftenreihe des Österreichischen Ost- und Südosteuropa-Instituts, Bd.29 (= Herausforderung Osteuropa), Oldenbourg Verlag / Verlag für Geschichte und Politik, Wien, München 2004.
- ADELSBERGER, H., EICHER, H.: The Koralm-Line as a part of Wider European railway connections – integrated in the Baltic-Adriatic-Axis, In: Geomechanik und Tunnelbau (Wiley Group), Vol 1, Issue 4, Berlin, 2008.
- AUSTRIAN FEDERAL MINISTRY FOR PUBLIC ECONOMY AND TRANSPORT (Ed.): Vienna Paper-Inland-Transport-Infrastructure-Development in the Central European Region. 3rd edition compiled for the Brijuni Conference. Vienna 1994.
- BORTOTTO, C. (a cura): La Nuova Pontebbana – Arteria ferroviaria transalpina al confine nord-orientale. Ed.Dopolavoro Ferroviario di Udine, Unità Speciale FS, Udine, 1989.
- BOSSHART, D., FRICK, K.: Die Zukunft des Fernreisens - Trendstudie; Gottlieb-Duttweiler-Institut (GDI), Rüschlikon, Zürich 2006.
- BREIT, R.: Walter Strzygowski – ein Stück Wiener Stadtplanungsgeschichte (= Strzygowski-Gedächtnis-Kolloquium „Gedanken und Visionen eines Raumordners und Geographen“); Wiener Geographische Schriften, Bd. 61, Wien 1990
- BMVIT (Hg): Statistik Straße und Verkehr, Abteilung II/ST1, Wien 2006.
- CERWENKA, P., HAUGER, G., HÖRL, B., KLAMER, M.: Handbuch der Verkehrssystemplanung; Österreichischer Kunst- und Kulturverlag, Wien 2007.
- DALHAMMER, E. et al.: Einfluss der Raumordnung auf die Verkehrsentwicklung; Reihe „Mobilität mit Zukunft“, Verkehrsclub Österreich (VCO), Wien 2007.
- DULTINGER, J.: Strassenbau in Österreich; Verlag Dr. Rudolf Erhard, Rum 1979.
- DULTINGER, J.: 75 Jahre Tauernbahn; Verlag Dr. Rudolf Erhard, Rum 1984.
- DULTINGER, J.: Die Erzherzog-Johann-Bahn; Verlag Dr. Rudolf Erhard, Rum 1985.
- EICHER, H.: Tunnelgeographie Europas – eine Bilanz anlässlich der Kanaltunnel-Eröffnung; Reihe geoökotest, Heft 3, Bensheim, Darmstadt 1994.
- EICHER, H.: Österreich und der moderne Straßenverkehr nach Ost- und Südosteuropa. In: H. HEPPNER (Hg.): Der Weg führt über Österreich; Böhlau Verlag, Wien, Köln, Weimar, 1996.
- EICHER, H.: Die Pontebbana-Verkehrsachsen-Anbindung an den Korridor V im Generalverkehrsplan; Schriftenreihe des Österreichischen Ost- und Südosteuropa-Instituts, Bd.29 (= Herausforderung Osteuropa), Oldenbourg Verlag / Verlag für Geschichte und Politik, Wien, München 2004.
- EICHER, H.: Geisteshaltungsänderungen zur nachkriegszeitlichen österreichischen Verkehrsinfrastruktur-Planung der Schiene mit besonderer Berücksichtigung des Schrägen Durchganges; Österreich in Geschichte und Literatur mit Geographie (ÖGL), Wien 2006.
- EICHER, H.: Die europäische Dimension der neuen Südbahn; Historisches Jahrbuch der Stadt Graz, Bd.37 (= Themenband „Stadt und Eisenbahn – Graz und die Südbahn“), Graz 2007.
- EICHER, H.: Kärnten – deine Wege. Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Kärnten. Verlag Johannes Heyn, Klagenfurt, 2009.
- EINEM, C.: Planung und Bau von Eisenbahnstrecken im zeitlichen Vergleich; in: ARTL, G. et al. (Hg): Mit Volldampf in den Süden – 150 Jahre Südbahn Wien-Triest, Österreichisches Staatsarchiv, Wien 2007.
- GRÜTER, J.W.: Verkehrswegeplan im Bereich der Reformstaaten – eine Koordinationsaufgabe für die EU; Österr. Ingenieur- und Architekten-Zeitschrift (ÖIAZ), Bd.142, Wien 1997.
- HAINITZ, H.: Die Österreichischen Bundesbahnen im mitteleuropäischen Kontext. Eisenbahntechnische Rundschau (ETR), Heft 7-8, Darmstadt 2001.
- HÄNSCH, E.: Schienenschnellverkehr und Luftfahrt als ökologische Alternativen zum Straßenverkehr; Elektrische Bahnen (eb), Bd.93, Darmstadt 1995.
- KALZ, K.: Die Tauernbahn – Eine europäische Verkehrsachse mit wachsender Bedeutung. – Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1972, Darmstadt 1972.
- KARNER, St.: Die deutschsprachige Volksgruppe in Slowenien; Verlag Hermagoras Mohorjeva, Klagenfurt, Ljubljana, Wien 1998.

- KOTYZA, G.: Stadtplanung und Stadtentwicklung seit 1945. In: 40 Jahre „der aufbau“ – Fachschrift der Stadtbaudirektion Wien, Heft 3-4 – 86, Wien 1986.
- MESSERSCHMID, W.: Die italienische Nordost-Direttissima. In: Eisenbahntechnische Rundschau (ETR), Jg.38, Darmstadt 1989.
- MINISTERSTWO TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ (ed.): Polityka transportowa na lata 2000-2015 dla zrównowazonego rozwoju kraju. Warszawa 2001.
- NUHN, H., HESSE, M.: Verkehrsgeographie, Reihe Grundriss Allgemeine Geographie, München, Wien, Zürich 2006.
- ÖIR (Österr.Inst.f.Raumplanung, Hg.): Wichtige Raumordnungsprobleme des Verkehrs. Arb.Nr.319.1, Wien 1973.
- OPLOTNIK, Ž.: Infrastructure Development in Slovenia – The Status and Planning of Traffic and Transport Flows; Schriftenreihe des Institutes für Technologie- und Regionalpolitik der Joanneum Research, Heft 3 (= Slovenia and Austria – Bilateral Economic Effects of Slovenian EU Accession), Graz 2004.
- OPLOTNIK, Ž., KRIŽANIČ, F.: Impacts of the National Motorway Construction Program in Slovenia in view of different terms of realization; Est-Ovest review, vol.33, no.3, Maribor 2004.
- PETRONIO, P.: Transalpina – La Linea di Wochein. Ed."Italo Svevo", Trieste 1997.
- PUWEIN, W.: Auswirkungen der EU-Erweiterung auf den Verkehr in Österreich; Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO), Heft 8, Wien 2001.
- RIESSBERGER, K.: Koralmbahn – Missing Link im österreichischen Bahnnetz. Eigenverlag Institut für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft der Technischen Universität Graz zum WKÖ Vortragsprogramm am 30.5.2007.
- SCHILCHER, Th.: Ist die Koralmbahn Größenwahn oder eine sinnvolle Infrastrukturinvestition; Fahrgast, Heft 1, Wien 2007.
- SCHMID, M.: Fernstraßenprobleme in Kärntner Sicht; Berichte der Landesforschung und Landesplanung, 2.Jg., Heft 3, Springer-Verlag, Wien 1958.
- SEIDEL, H., WEINZIERS, R. (Proj.OeNB-Jubiläumsfond Nr.11389): Kosten und Konsequenzen der Verhinderung und Verzögerung von Infrastrukturprojekten in Österreich von 1976-2006, Arbeitsgemeinschaft für wissenschaftliche Wirtschaftspolitik (WIWIPOL), Wien2006 (26.2.2009 abgerufen unter www.wiwipol.at/pdf/studie_infrastruktur.pdf).
- SPITZER, H.: Einführung in die räumliche Planung; Grosse Reihe UTB für Wissenschaft, Stuttgart 1995.
- STRZYGOWSKI, W.: Autobahnprobleme in Österreich. In: Raumforschung und Raumordnung, 14.Jg., Remagen am Rhein 1956.
- STRZYGOWSKI, W.: Das Problem einer Autobahn Wien – Adria in europäischer Sicht; Berichte zur Landesforschung und Landesplanung, 3.Jg., Heft 4, Wien 1959.
- STRZYGOWSKI, W.: Diskussion mit verteilten Rollen vorgeführt am Thema „Trasse der Autobahn Süd“. In: Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft, Bd.109, Wien 1967.
- SUTSCHEK, K.: Die Autobahn Süd – Studie der Landesplanung für eine generelle Trasse in der Steiermark (Studie A). Amt der Stmk.Landesreg./ Landesbaudirektion und Landesplanung, Graz 1960.
- SUTSCHEK, K.: Die Autobahn Süd – Studie der Landesplanung über die Teilstrecke Oberwart – Kärntner Landesgrenze. (Studie B). Amt der Stmk.Landesreg./ Landesbaudirektion und Landesplanung, Graz 1960.
- TOURISMUS-INFORMATION-SYSTEM DER KÄRNTEN WERBUNG / LANDES TOURISMUS DIREKTION (Hrg.): Weißbuch Tourismus Kärnten, Entwicklungsplan für Tourismus und Freizeit 2005-2015, Endbericht OGM, Wien 2005.
- WILLIAMS, M.: Gau, Volk und Reich – Friedrich Rainer und der österreichische Nationalsozialismus. In: Archiv für Vaterländische Geschichte des Geschichtsvereines für Kärnten, Band 92, Klagenfurt 2005.
- WOLBANK, F.: Die wirtschaftliche Bedeutung der Tauernautobahn für Kärnten. – Schriftenreihe für Raumforschung und Raumplanung, Band 10, Klagenfurt 1970
- WURZER, R.: Einzelinteressen und Raumordnung – Fünf Jahre Landesplanung für Kärnten. – Verlag F. Kleinmayr, Klagenfurt 1953..
- WURZER, R.: Regionalplanung für den Wörthersee. Raumforschung und Raumordnung, Bd.14, Wien 1966
- WURZER, R.: Gutachten Entwicklungsprogramm Kärntner Zentralraum – Raumordnung in Kärnten. Amt der Kärntner Landesregierung, Klagenfurt 1972