

75 JAHRE STRASSE ÜBER DIE PACK GESCHICHTE IHRER RAUMWIRKSAMKEIT

Harald EICHER, Graz*

mit 13 Abb. und 1 Tab. im Text

INHALT

<i>Summary</i>	291
<i>Zusammenfassung</i>	292
1 Einleitung	292
2 Die Pack vor der Straße.....	292
3 Der Straßenbau	300
4 Projekte der NS-Zeit	303
5 Die Packstraße in der Nachkriegszeit	306
6 Von der Bundesstraße zur Autobahn	307
7 Packautobahn und Koralmbahn – Ausblicke in die Zukunft	313
8 Literaturverzeichnis	314

Summary

75 years road across the Pack Mountain Pass. A history of its spatial impact

The article investigates into the impact of the 75 years old Pack Road and the Pack Motorway as its successor (a fully developed motorway since 2007) on eastern Carinthia [Kärnten] and western Styria [Steiermark]. In the course of a tour d'horizon through the history of the higher-ranking transportation network in this entire area also competing projects and project variants are discussed with their advantages and shortcomings. Finally, an outlook to the future attributes the Koralm Railway a major role and conceives it as the essential link of southern Austria's high-ranking transportation system.

* Ao. Univ.-Prof. Dr. Harald EICHER, Institut für Geographie und Raumforschung, Karl-Franzens-Universität Graz, Heinrichstraße 36, A-8010 Graz; E-Mail: harald.eicher@uni-graz.at, <http://geographie.uni-graz.at/de/>

Zusammenfassung

Der Artikel untersucht die Auswirkungen der vor 75 Jahren errichteten Packstraße und der ihr nachfolgenden Packautobahn (seit 2007 als Vollautobahn) auf das östliche Kärnten und die westliche Steiermark. Im Zuge einer Tour d'horizon durch die Entwicklung des höherrangigen Verkehrsnetzwerkes dieser ganzen Region werden auch Konkurrenzprojekte und Projektvarianten mit ihren Vor- und Nachteilen diskutiert. Schließlich erfolgt ein Ausblick in die Zukunft, in welchem die Koralmbahn eine wichtige Rolle spielt und als wesentliches Glied eines hochrangigen Verkehrsnetzes im südlichen Österreich angesehen wird.

1 Einleitung

Das 75-Jahr-Jubiläum der am 31. Mai 1936 eröffneten Packstraße hat im Vorjahr mit Ausnahme einer Feier der Gemeinde Pack weder in der Steiermark, noch sonst wo in Österreich eine Würdigung erfahren. Eine zu ihrer Zeit ingenieurtechnisch sensationelle Touristenstraße blieb so bisher nur durch die hervorragende Publikation von Gerhard RIGELE (1998) ins Gedächtnis österreichischer Geographen gerückt. Denn die ohne Wintersperre ermöglichte Pack-Querung, die als Gesamtprojekt von Glocknerstraßen-Erbauer Franz Wallack wegen ihrer Länge von 80 km Länge als gleich kostenaufwändig eingestuft wurde,¹⁾ ist sonst in ihrer beachtlichen Raumwirksamkeit bisher von geographischer Seite kaum beachtet worden.

Bis zur Universitätsgründung in Klagenfurt am Wörthersee war die Packstraße auch das Bindeglied der Kärntner Studentenschaft zu den Grazer Universitäten. Und die Gemeinde Sankt Kanzian am Klopeiner See hätte den wärmsten Badensee Österreichs ohne die Packstraße keinesfalls so vermarkten können, dass sie – weit entfernt vom touristischen Zentrum Kärntens – zur drittgrößten Fremdenverkehrsgemeinde des Landes aufsteigen konnte. Schottergruben-Badeseen gab es damals noch nicht, und so konnte der Klopeiner See dank der Packstraße zum „Badensee der Grazer“ aufsteigen. Es wäre zu wünschen, dass die künftige Koralmbahn diese Tradition wieder belebt.

2 Die Pack vor der Straße

Als die Untersteiermark im Jahr 1919 an den Staat der Serben, Kroaten und Slowenen [Država Srba, Hrvata i Slovenaca, SHS], der sich später Jugoslawien nannte, verloren ging, wäre bei besseren zwischenstaatlichen Beziehungen die Desintegration des Verkehrs im sogenannten südösterreichischen Verkehrsdreieck Graz – Marburg [Maribor] – Villach – Bruck an der Mur nicht so spürbar gewesen. Nach Stefan KARNER

¹⁾ Die „Griffener Bundesstraße“ im Sankt Pauler Bergland gehörte dazu, wurde aber erst 1954 – ebenfalls als Arbeitsplatzbeschaffungsprojekt, dann für die „Heimkehrer“ – verwirklicht.

(1998) gab es jedoch nach nur zwei Volkszählungsdekaden in den slowenischen Gebieten dieses Nachbarstaates so gut wie keine Deutschen mehr, was die Beziehungen sehr belastete.

Die Eisenbahn war damals der einzige Hochleistungs-Verkehrsträger im Güterverkehr und damit Voraussetzung für neue Betriebsansiedlungen. Das Köflacher Kohlenrevier hatte mit der Strecke über Marburg und das Drautal („Kärntner Bahn“) die einzige Flachbahn nach Kärnten verloren, wo die eigene Lavanttaler Kohle noch nicht gefördert wurde.

Der Bedeutungsverlust der Südbahn zwischen Graz und Marburg ist auch am Abriss des zweiten Gleises zwischen Graz und Marburg erkennbar.²⁾ Für das Köflacher Bergbaugesamt, das möglichst in alle Richtungen Köflacher Kohle und Industrieprodukte absetzen wollte, war der Verlust des Absatzgebietes Untersteiermark eine schmerzvolle Zäsur. Für den Personenverkehr der Weststeiermark (vor 1919 der „westlichen Mittelsteiermark“) nach Kärnten blieb ohnehin die traurige Tatsache, dass er wieder in mittelalterliche Saumweg-Verhältnisse zurückgefallen war.³⁾

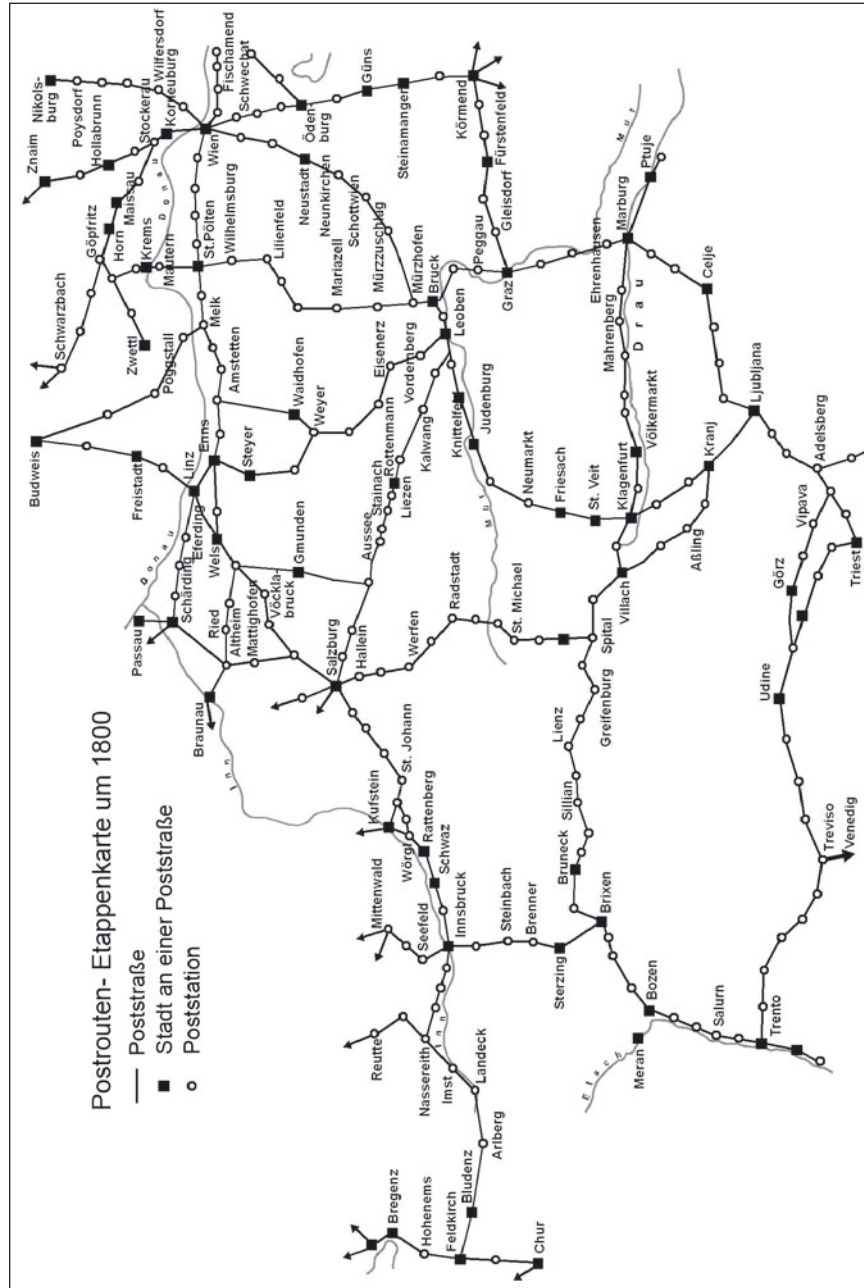
Im Mittelalter, als wegen der in hohem Maße bäuerlichen Selbstversorger-Wirtschaft der Personenverkehr gering war und Güter über Saumwege transportiert wurden, mag die Gebirgsbarriere von Gleinalm und Koralm⁴⁾ („Weinebene-Saumpfade“) unerheblich gewesen sein. Mit der Entwicklung von Schwerindustrie und der Vernetzung der an Einwohnern wachsenden Regionen Aichfeld-Murboden, Köflach-Voitsberg und Graz wurde das Steirische Randgebirge aber immer mehr zu einer im Verkehr benachteiligten Lage. Die Köflacher Kohle hätte mehr Absatz im Westen gefunden, wäre da nicht sein schwieriges Relief im Wege gestanden. So entstand Mitte des 19. Jhs. der erste Güterweg über die Pack auf Initiative der Gewerke des Weststeirischen Kohlenreviers (PASCHINGER 1985), nachdem sich der alte Weg aus 1709 für die schwere Achslast als untauglich erwiesen hatte. Die Kohle fand in Waldenstein (Verhüttung in einem der ersten Schienenwalzwerke Europas) ihren ersten Absatz jenseits des Gebirges.

Der Aufstieg von Wolfsberg als Hauptort des Lavanttales, das in vorindustrieller Zeit Hauptabnehmer weststeirischen Weines war, ergab sich nicht, wie man aufgrund älterer Karten (etwa der Karte von KINDERMANN 1790) vermuten könnte, wegen seiner Funktion als Verkehrsknoten nahe der Abzweigung eines Weges im nahen Twimberg über die Pack nach Graz. Es gab dort keine Straßenquerung des Koralpenzuges oder der Pack für große Deichselwagen, wie sie auf den Hauptverkehrswegen mit einer Belastbarkeit von etwa drei Tonnen in Verwendung waren. Wie wir in der von Gustav OTRUBA (1988) umgezeichneten Poststationskarte aus Mozarts Zeiten ersehen können (vgl. Abb. 1), sind die Hauptverkehrswege der Postkutschendienste, damals nach französischem Vorbild *Journaliere* genannt, vielmehr dem Raum Voitsberg – Pack – Wolfsberg in großem Bogen ausgewichen. Dasselbe galt für den Güterverkehr.

²⁾ Auch heute ist die Strecke Spielfeld – Marburg noch eingleisig. Nach Igo HRIBAR (2010) ist frühestens ab 2020 mit einem zweiten Gleis zu rechnen.

³⁾ Eine geologisch-reliefgeographische sowie eine die Raumproblematik der Graz-Köflacher Eisenbahn betreffende Beschreibung liegt in der Festschrift „Kohle und Bahn – 150 Jahre Graz-Köflacher Eisenbahn“ vor (ARTL et al. 2010).

⁴⁾ Standardisiert *Gleinalpe* und *Koralpe*, doch ortsüblich *Gleinalm* und *Koralm*.



Quelle: Umzeichnung aus OTRUBA 1988 in EICHER 2009

Abb. 1: Der Raum Voitsberg-Köflach-Wolfsberg lag zu Mozarts Zeiten weitab von den Postlinien des 18. Jhs.

Wolfsberg und Voitsberg entwickelten ihren Wohlstand also nicht als Fußorte eines Verkehrsweges über die Pack.

Wolfsbergs Aufstieg gründet allein auf die Nähe der sogenannten „Engen Lavant“ („Twimberger Graben“), einem engen Durchbruchstal, an dessen Ausgang man den damals wichtigen Verkehr nach Judenburg, der im Mittelalter reichsten Handelsstadt der Steiermark an der Venediger Straße und am „Schrägen Durchgang“, leicht kontrollieren konnte (EICHER 2010). Auch konnte man von hier aus einen von Süden vordringenden Feind am besten aufhalten.

Rudolf WURZER hebt im Planungsatlas Lavanttal (AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG 1956) hervor, dass es nach der Sonderstellung Klagenfurts die bambergischen Städte Villach und Wolfsberg waren, welche die der Fläche nach größten Altstädte in Kärnten entwickeln konnten. Offenbar hat Wolfsberg als Sitz der bambergischen Vizedome in Kärnten⁵⁾ die nachteilige Verkehrslage mit der Hauptstadt-Funktion eines fränkischen Splitter-Besitzes kompensieren können. Rudolf WURZER weist auch auf die geschlossene renaissancezeitliche Stadterweiterung der Unteren Stadt Wolfsbergs hin, die außer Klagenfurt und Graz sonst keine Altstadt im Süden Österreichs erfahren hat.

Diese Blüte Wolfsbergs war der Höhepunkt florierender Wirtschaftsbeziehungen zur Mittelsteiermark über die sogenannten „Hebstätten“⁶⁾ hinweg. Weil Bamberg (u. a. durch große Feuersbrünste) immer mehr in wirtschaftliche Schwierigkeiten geriet, war es 1759 genötigt, seine transalpinen Besitzungen aufzugeben.⁷⁾ Wolfsberg verlor seine Hauptstadtfunktion und die Weststeiermark einen wichtigen Absatzmarkt. Dieser präindustrielle Niedergang Wolfsbergs hatte für die Köflach-Voitsberger Region zur Folge, dass der erste Fahrweg über die Pack aus 1709 zusehends verfiel. Über die Pack⁸⁾ verblieb ein bescheidener Güterweg, auf dem Verkehr mit großen Deichselwagen nicht möglich war.

2.1 Eine Flügelbahn sollte zur Durchgangsbahn werden

Dem Historiker Ernst LASNIK (2002) zufolge strebte die nach Absatzmärkten suchende Köflach-Voitsberger Region bereits im Jahr 1890 eine nach Westen gerichtete Durchgangsbahn an, wobei die Schwerindustrie-Region Aichfeld-Murboden im Judenburger Becken zunächst als attraktiver erschien als das Lavanttal, zumal Wolfsberg (seit 1879) nur über eine Flügelbahn vom Süden her verfügte.

Diese Flügelbahn war dem aus Oberschlesien stammenden Unternehmer Graf Henckel von Donnersmark, dem Hauptarbeitgeber in Wolfsberg, wohl zu wenig. Er kämpfte um eine Durchgangsbahn und setzte dazu auf eine Wirtschaftsrochade, indem er die Stahl-Sparte nach Zeltweg verlegte und im waldreichen Lavanttal, nämlich in Frantschach-St. Gertraud, Zellstoff- und Papierindustrie (Zellstoff ab 1881, Papier ab

⁵⁾ Sie residierten 1272–1759 auf der Burg, die nach der Hauptburg Wolfsberg in Franken benannt ist.

⁶⁾ Davon stammt auch der Ausdruck *Hebalm*.

⁷⁾ Wolfsberg und Villach gelangten unter Kaiserin Maria Theresia um 1 Mio. Gulden in den Besitz der Habsburger.

⁸⁾ Der Name leitet sich wahrscheinlich von slowenisch *paka* („Hügel“, „Anhöhe“) ab (POHL & SCHWANER 2007, S. 214).

1894, Kraftpapier/Verpackung erst später) aufbaute. Nach LACKNER (1997) ist es diesem Großindustriellen auch zu verdanken, dass aus der als Schmalspurbahn geplanten Strecke über den Obdacher Sattel (1900 eröffnet) eine Strecke mit Normalspur wurde. Es kann dies auch als Beispiel dafür gelten, dass Verkehrsachsen ein Grunderfordernis für wirtschaftliche Entwicklung sind.

Als zur Jahrhundertwende aus der Flügelbahn Unterdrauburg [Dravograd] – Wolfsberg eine staatliche Durchgangsbahn Zeltweg – Wolfsberg – Unterdrauburg – Wöllan [Velenje] wurde (von dort mit Anschluss nach Cilli [Celje], der der Steiermärkischen Landesbahn gehörte), sprach man im Lavanttal begeistert von der kürzesten Verbindung zwischen der steirischen Schwerindustrie und Triest [Trieste] und dachte bereits hoffnungsvoll an die Variante nach Fiume [Rijeka].

Zu Ende der Monarchie ist in Judenburg, Zeltweg und Knittelfeld noch Eisen- und Stahlindustrie mit Spitzentechnik entstanden, die der nun an beiden Enden verlängerten Lavanttalbahn eine Auslastung verlieh, die an die der Steiermärkischen Landesbahnen in der Weststeiermark herankam (vgl. Tab. 1). Beide blieben bis heute in Betrieb. KREFT-KETTERMANN (1989) klassifizierte die dazwischen liegende Graz-Köflacher Bahn (GKB) als „Nebenbahn mit Hauptbahn-Charakter“, während die Lavanttalbahn heute von der Stilllegung bedroht ist.⁹⁾

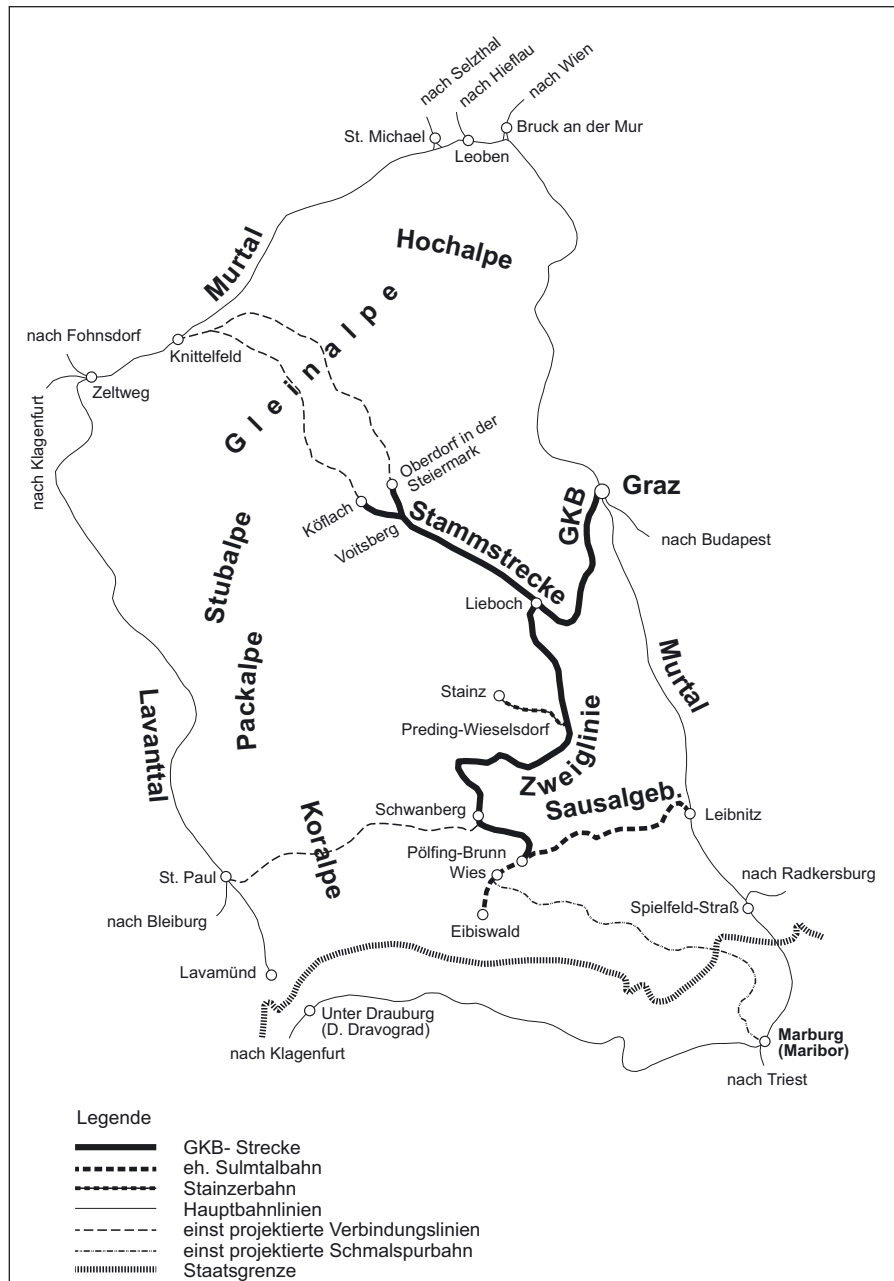
	k.k. Staatsbahn Zeltweg-Wöllan	Steiermärkische Landesbahnen
Bahnlänge in km 1901	85,7	88,7
Verwendetes Anlagekapital pro km	171.078	97.895
Beförderte Personen	219.391	267.574
Beförderte Güter in Tonnen	144.757	173.385
Betriebseinnahmen in Kronen	521.724	525.590
Betriebsausgaben in Kronen	569.950	316.158

Quelle: HEINERSDORFF 1997

Tab. 1: Vergleich Lavanttalbahn – Steiermärkische Landesbahnen bezogen auf das Jahr 1901

Für Bau und Aufschwung der Lavanttalbahn war wesentlich, dass es der Region Köflach-Voitsberg und der aufstrebenden Schwerindustrie-Region Aichfeld-Murboden zehn Jahre früher nicht gelungen war, eine Direktverbindung Knittelfeld – Voitsberg („Gleinalmbahn“) zu erreichen (EICHER 2010). Eine Studie der Technischen Universität Graz unter Federführung von Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Martin Kowatsch hatte schon 1890 darauf hingewiesen, wie dringend zwei boomende Regionen (Aichfeld-Murboden und Graz) über die an Bevölkerung stark wachsende Region Köflach-Voitsberg zu verbinden

⁹⁾ Der Ast Lavamünd – Unterdrauburg wurde 1997 (Personenverkehr) bzw. 2001 (Güterverkehr) tatsächlich stillgelegt (ÖVG Aktuell 4/2003). Im Dezember 2009 wurde schließlich auch zwischen Zeltweg und Wolfsberg der Personenverkehr eingestellt. Dagegen betreibt die GKB bis heute Gesamtverkehr.



Quelle: KREFT-KETTERMANN 1989

Abb. 2: Frühe Versuche zur Überwindung der Koralpe durch Verlängerung weststeirischer Flügelbahnen zu Durchgangsbahnen

seien.¹⁰⁾ KREFT-KETTERMANN (1989) hat in ihrer Karte auch ein Zahnradbahn-Projekt „Verbindungsbahn Schwanberg – St. Paul im Lavanttal“ eingetragen (vgl. Abb. 2). Übrig blieb nach Manfred HOHN (1980) nur eine 1920 eröffnete 760-mm-Waldbahn Deutschlandsberg – Osterwitz – Glashütten (1961 stillgelegt).

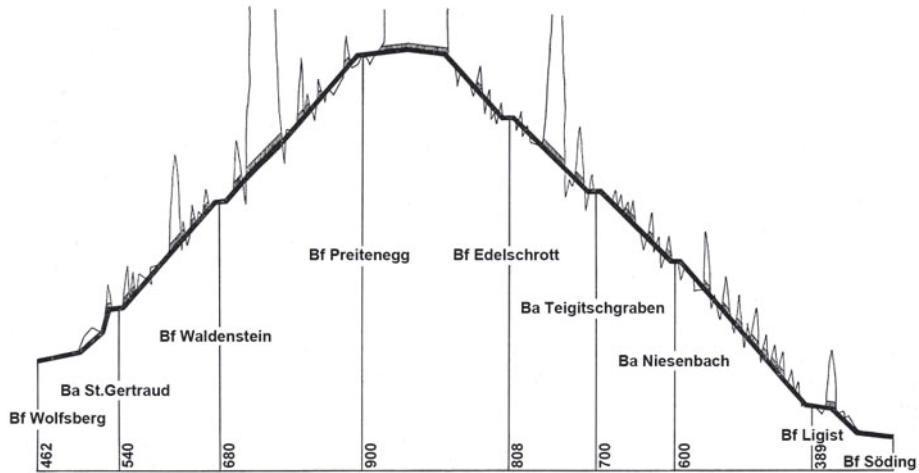
2.2 Sogar Glocknerstraßen-Erbauer Franz Wallack favorisierte eine Koralmbahn

Viktor PASCHINGER hat 1937 aufgezeigt, dass der Verlust des Verkehrsknotens Unterdrauburg die Verkehrslage des Lavanttals stark beeinträchtigte. Da den Unterkärntnern nach Maximilian SCHANTL (1969) zur Volksabstimmung des Jahres 1920 in der Wiener Regierungserklärung vom 18. Mai 1920 eine Schleife zur Lavanttalbahn versprochen wurde, gab es immer wieder Anläufe zu einer „Großen Lösung“ in Form einer „Kärntner Ostbahn“. Eine Machbarkeitsstudie wurde zwischen 1923 und 1926 von der Österreichischen Betriebs- und Verwaltungs-Gesellschaft (ÖBVG) ausgearbeitet und sah zwei Tunnels im St. Pauler Bergland und 30 kleinere Tunnelanlagen sowie einen 5-km-Scheiteltunnel für die Pack-Querung vor (vgl. Abb. 3a, 3b). Die Bahn sollte elektrifiziert sein, 23% Längsachsenneigung und sieben neue Bahnhöfe (St. Gertraud, Waldenstein, Preitenegg, Edelschrott, Teigitschgraben, Niesenbach, Ligist) sowie mehrgleisige Begegnungsstrecken haben. Es wurde auch der hohe Wert einer touristischen Infrastruktur hervorgehoben. Man erwartete sich einen „Semmering-Effekt“. Die Sommerfrische in Höhenlage hatte damals hohen touristischen Stellenwert.

Man muss auch bedenken, dass es im Jahr 1928 in ganz Österreich erst 11.000 PKWs gab. Davon entfiel fast die Hälfte auf Taxis in den Großstädten. Die Eisenbahn war das dominante Transportmittel im Tourismus, und so reihte selbst der Glocknerstraßen-Erbauer Franz Wallack, der zuvor Landesoberbaurat in Klagenfurt gewesen war (RIGELE 1998), die „Kärntner Ostbahn“ trotz achtmal teureren Kostenvoranschlags (137 Mio. Schilling) den Straßenprojekten vor.

Diese erste geplante Koralmbahn hätte zwischen Wolfsberg und Söding mit 61 km genau die doppelte Länge des derzeit in Bau befindlichen Koralm-Basistunnels gehabt. Die Gesamtstrecke Klagenfurt – Graz hätte 147 km betragen. Wirklich ausgelastet wäre aber auch diese Strecke erst gewesen, wenn bei einer Elektrifizierung in Kombination mit den neuen Wasserkraftwerken am Koralm-Osthang in einer zweiten Phase leistungsfähigere Lokomotiven zum Einsatz gekommen wären. Im Güterverkehr wollte sich anfänglich auch die GKB am Bau beteiligen. Der Entschluss zur sofortigen Elektrifizierung und damit der Verzicht auf Köflacher Kohle und leistungsschwächere Dampflokomotiven vereitelte aber eine Kapitalbeteiligung der GKB (mündliche Mitteilung des Eisenbahn-Fachmannes Klaus RIESSBERGER). Die Weltwirtschaftskrise machte schließlich dieses einzige Großprojekt einer alpinen Adhäsionsbahn der Ersten Republik zunichte.

¹⁰⁾ Diesbezügliches Quellenmaterial konnte von Ernst LASNIK (2002) im Archiv der Bundesforste-Verwaltung Maria Lankowitz durchgesehen werden.



Quelle: SCHANTL 1969

Abb. 3a: Stark überhöhtes Profil der Pack-Querung durch das Projekt einer „Kärntner Ostbahn“ (1926) mit einem 5 km langen Scheiteltunnel und 7 Bahnhöfen



Quelle: SCHANTL 1969

Abb. 3b: Die „Kärntner Ostbahn“ sollte eine große Lösung im Vergleich zur Lavanttalbahn-Schleife (punktuierte Linie der Jauntalbahnen, verwirklicht 1964) sein, die den Kärntnern anlässlich der Volksabstimmung 1920 seitens der Wiener Regierung versprochen wurde.

3 Der Straßenbau

Die Finanzierung der sogenannten „Packer Höhenstraße“ erfolgte wesentlich geradliniger als jener der Glocknerstraße. Der Anteil der Länder an den Baukosten war mit 30% (Steiermark) bzw. 40% (Kärnten) überaus hoch, während die privatrechtlich organisierte Großglockner-Hochalpenstraßen AG praktisch zu 100% vom Bund finanziert wurde. Denn das Packstraßen-Projekt hatte nur dann Chancen auf Verwirklichung, wenn es vor allem aus Mitteln der beiden Länder zur Arbeitsplatzbeschaffung getragen wurde. Es gab viele andere Straßen- und Wasserkraftprojekte, die Glockner- und Packstraßen-Machbarkeitsstudien waren nach Georg RIGELE jedoch „Kern des Arbeitsprogrammes“, das 1930 noch vor dem autoritären Ständestaat in Angriff genommen wurde.

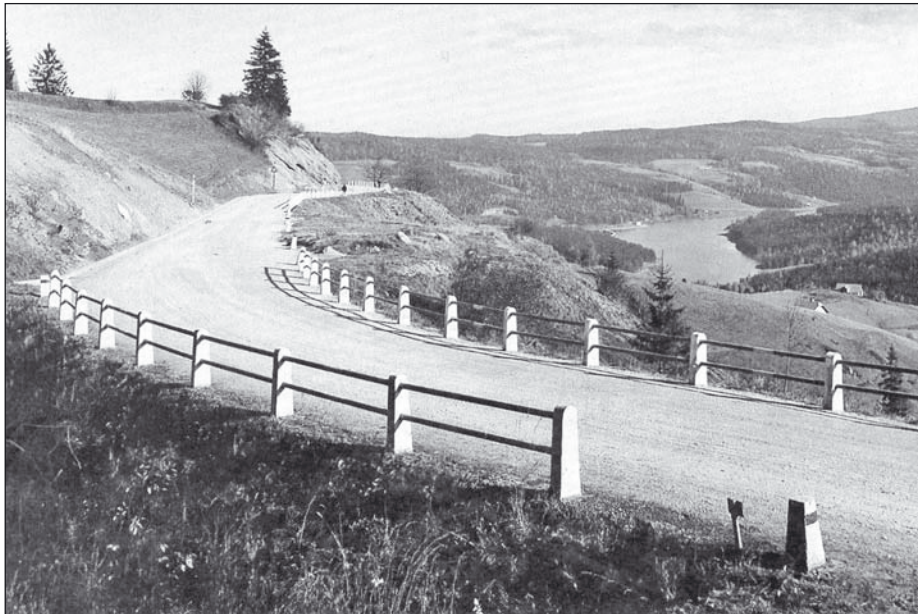
Mit prognostizierten Baukosten von 16 Mio. Schilling und einer Baulänge von 80 km war die Verbindung über die Pack der Kostenschätzung nach sogar ein etwas größeres Projekt als die zu diesem Zeitpunkt auf 50 km projektierte Glocknerstraße, die Ing. Wallack um 12 Mio. Schilling verwirklichen wollte. Ohne Zweifel diente die nur saisonal befahrbare Glocknerstraße (Wintersperre) weniger der inneren Integration Österreichs als eine Packstraße, die eine nach dem Ersten Weltkrieg um ihren Süden „amputierte“ Steiermark und deren Zentrum Graz wieder mit dem Kärntner Zentralraum verbinden konnte.

Dass gerade diese beiden größeren Straßenbauprojekte ins Arbeitsprogramm aufgenommen wurden, lag an ihrer schnelleren Projektierbarkeit (geringerer Tunnelbau-Aufwand). Die Regierung signalisierte damit auch, dass sie gewillt war, etwas gegen Krise und Arbeitslosigkeit zu unternehmen. RIGELE definierte die Ziele dieser Projekte als eine Mischung aus Arbeitsbeschaffung, Fremdenverkehrsförderung, Landschaftsverbundenheit und österreichischem Patriotismus. Die Packer Höhenstraße sollte, wenn eine Kärntner Ostbahn schon nicht zu verwirklichen war, „den in den letzten Jahren rasch anwachsenden Strom der in Autobussen und Taxis reisenden Fremden“ aufnehmen und die „Sommerfrischengebiete“ Kärntens und der Steiermark aufblühen lassen (RIGELE 1998).

Auf den Anstieg der Arbeitslosigkeit von 11,2% (1930) auf 26% (1933) wirkte das Straßenprojekt aber selbst in der Region kaum dämpfend. Das sich zum Austrofaschismus hin entwickelnde Dollfuß-Regime erließ im Gegenteil auf der Basis des Kriegswirtschaftlichen Ermächtigungsgesetzes von 1917 Verordnungen, welche die Senkung der Arbeitskosten zum Ziel hatten und längere Arbeitszeiten bei schlechterer Entlohnung bedeuteten. RIGELE erwähnt Verordnungen wie das Achtstundentagsgesetz, das Arbeiterurlaubsgesetz und das Bergarbeitergesetz, die auf die Straßenarbeiter zur Anwendung kamen (u.a. Halbierung des Überstundenzuschlages). Die Gewerbeinspektorate kritisierten das niedrige Lohnniveau (selbst Professionisten erhielten nicht mehr als einen Schilling Stundenlohn, Hilfsarbeiter 50–60 Groschen). Dabei ist zu bedenken, dass nach Aussagen von Wallack eine Tagesverpflegung im Tal mit 2,60 Schilling veranschlagt war. Von Anfang an herrschte ein Mangel an fähigen Steinmaurern. Deren Können bestand darin, rohen Naturstein zu Stützmauern, Wasserrinnen, Durchlässen etc. zu verarbeiten (vgl. Abb. 4a, 4b). Es waren Fertigkeiten, die seit dem Eisenbahnbau der Monarchie nur noch in der Wildbachverbauung wei-

tergegeben werden konnten. Nur besonders kräftige Männer waren dazu fähig. Sie genossen deshalb auch entsprechendes Ansehen (vgl. Abb. 5).

Während Hilfsarbeiter durch die vielen Arbeitslosen leicht ersetzbar waren, waren Spezialisten sehr an das Projekt gebunden. Die „Streikverordnung“ der Regierung Dollfuß vom 21.4.1933 schränkte Arbeitsniederlegung so stark ein, dass sie einem generellen Streikverbot nahe kam. An der Packer Höhenstraße arbeitete eine Art Elite, gegenüber der entkräftete und demoralisierte Langzeit-Arbeitslose nur geringe Chancen hatten. Nicht diese Arbeiterelite, sondern Frustrierte und zu kurz Gekommene wandten sich dem Nationalsozialismus zu. Der Kärntner und Wahlsteirer Stefan KARNER (1986) spricht von dieser Situation, welche die NS-Bewegung gekonnt für sich ausnützte. Dazu kam nach KARNER die Umkehrung sozialer Rangordnungen (Überwindung der Klasse durch den Stand bis hin zur „Volksgemeinschaft“) und ein Modernitätsanspruch, der im sozialen Wohnbau, im Kraftwerksbau und bei den Reichsautobahnen „Best-Practice-Beispiele“ vorweisen konnte. Noch im Untergrund sprach die NS-Propaganda von einer Aufwertung der „Grenzländer“ Kärnten und Steiermark und abwertend vom „Roten Wien“.



Quelle: LANDESBAUDIREKTION STEIERMARK

Abb. 4a: Die Packer Bundesstraße unweit der ehemaligen Fuhrkonzessions-Umpackstelle („Höhensiedlung Pack“) und dem ehemaligen „Dollfuß-Kreuz“, ab dem vor dem Anschluss auf den steirischen Linksverkehr gewechselt wurde. Die durchgehende Asphaltierung erfolgte erst nach dem Anschluss auf der zur Reichsstraße 333 umbenannten Packer Bundesstraße B 25.



Quelle: Kärntner Landesarchiv in EICHER 2009

Abb. 4b: Die Straßen-Serpentinstrecke oberhalb Waldenstein, die mit großem Steinmaurer-Aufwand bei nur 6% Gefälle und einer 6,5-m-Trassierung erstmals schweren LKW-Verkehr erlaubte.



Quelle: LANDESBAUDIREKTION STEIERMARK

Abb. 5: Bauarbeiter an der Packstraße

4 Projekte der NS-Zeit

Tatsächlich hatte man nach dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich im Jahr 1938 auch im Bereich der Infrastruktur Großes vor. Unter den Reichsautobahn-Plänen ging eine Ingenieurleistung wie die Packer Höhenstraße unter. Sie wurde in den neu aufgelegten Reiseführern sogar verschwiegen (LANDESFREMDEVKERSVERBAND STEIERMARK 1939). Der steirische Geograph und Lehrkanzelinhaber Sieghard MORAWETZ (1942) hat in seiner raumpolitischen Stellungnahme als junger Dozent diese neue Raumordnung aufgezeigt. So arbeitete die Reichsautobahn-Planungsstelle in Villach bereits an der Detailplanung der Reichsautobahn Klagenfurt – Graz (Original-Ausschnittsabbildungen in EICHER 2009).

Der Anschluss Österreichs an Deutschland und die Rückgewinnung des Draugebiets schuf für die Weststeiermark wieder neue Rahmenbedingungen. So war der Rückgewinn des Verkehrsdreiecks Bruck – Marburg – Klagenfurt (vgl. Abb. 6) und damit auch des Lebensmittel-Überschussgebietes der Untersteiermark von eminenter Bedeutung. Mit der propagierten Entprovinzialisierung sollten die „Grenzgaue des Dritten Reiches“ aufgewertet und zum Aushängeschild für die Leistungen und die Modernität des Reiches werden (KARNER 1986). Die „Grenzgauleiter“ Siegfried Uiberreither (Steiermark) und Friedrich Rainer (Kärnten), beide studierte Juristen, gehörten im Vergleich zu anderen NSDAP-Größen zu den raumplanerisch versiertesten Gauleitern. Friedrich Rainer gehörte zum inneren „Architekten-Zirkel“ um Adolf Hitler (WILLIAMS 2005) und nahm beim Ruf nach Klagenfurt den renommierten Raumplaner Friedrich Schlegl aus Salzburg mit, der für Klagenfurt und die Anbindung der Steiermark große Pläne hatte (Radlpass-Umplanung der Reichsautobahn und neue Hochleistungsbahn-Umfahrung Klagenfurt, vgl. EICHER 2010).

Friedrich Rainer richtete im ehemaligen Staatsbahn-Gebäude in Villach ein Generalreferat für Raumordnung ein, das eine Planerschule begründete, die im Nachkriegs-Österreich angesehene Raumplaner hervorbrachte, unter anderem Walter STRZYGOWSKI an der Wiener Hochschule für Welthandel und Rudolf WURZER, der es später bis zum Planungsstadtrat von Wien brachte.¹¹⁾

Siegfried Uiberreither war Sohn des Salzburger Landesbaudirektors und hatte auch für Graz große Pläne. Beiden Gauleitern wurde versprochen, dass die Reichsautobahn Salzburg – Spittal an der Drau – Klagenfurt – Graz nach dem Kriegserfolg prioritär zu bauen sein werde (Mitteilung des langjährigen Tiroler Straßenbau-Referenten Johannes VILANEK). An den Trassierungsplänen wurde bereits gearbeitet (vgl. Abb. 7). Nach dem Erstentwurf verlief sie wie das Nachkriegsprojekt über die Pack. Die halbe Seehöhe des nun zu den Grenzgaue gehörenden Radlpasses führte jedoch zu einer Südverschiebung und damit zu einem Wegrücken der Reichsautobahn-Projektierung von der Köflacher Bucht.

Da die politische Neuordnung der Achsen-Mächte im Jahr 1942 Jugoslawien zwischen dem Deutschen Reich und Italien teilte und dabei Laibach zu Italien schlug, wurden Güter für die Achsenländer Kroatien und Ungarn verstärkt über die Marburger

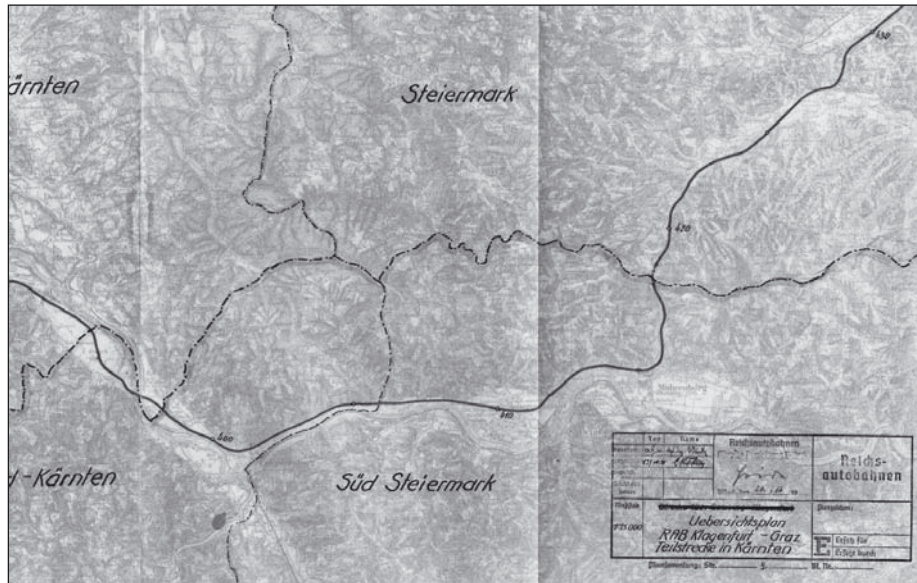
¹¹⁾ In seine Ära fielen die damals umstrittene UNO-City und die „Donauinsel“.

Wien, Kärnten, Nieder- u Oberdonau, Salzburg u Steiermark Fahrpläne 451-463 p



Quelle: DR-Fahrplan 1944, KÄRNTNER LANDESARCHIV

Abb. 6: Das wiedererstandene südösterreichische Verkehrsdreieck Bruck an der Mur – Marburg – Villach (dicke Linie: Schnellzugsverkehr)



Quelle: KÄRNTNER LANDESARCHIV

Abb. 7: Umplanungstrasse der Reichsautobahn Villach – Graz (1943) mit einem kurzen Tunnel unter dem Radlpass



Quelle: DEISINGER 1960

Abb. 8: Der unweit Köflach direkt neben der Packer Bundesstraße gelegene Karlschacht (Foto 1959 – heute durch Rekultivierung verfüllt) wurde ab 1942 zur größten technologischen Hohlform Österreichs.

Draustrecke transportiert. Im Draudurchbruchstal zwischen Unterdrauburg und Marburg wurde daher die von Jugoslawien nur mehr schlecht gepflegt gewesene Strecke der vormaligen Kärntner Bahn wieder instandgesetzt und mit höheren Achslast-Eignungen versehen. Die Lavanttaler Kohle wurde damals noch nicht abgebaut, und so wurde die weststeirische Kohle statt über Bruck an der Mur verstärkt über Marburg an die Kärntner Verbraucher bis hin zu italienischen Abnehmern verfrachtet. Auch der Schnellzugsverkehr wurde auf der alten Kärntner Bahn wieder aufgenommen (dicke Linien in Abb. 6). Friedrich Rainer setzte sich während des Krieges auch für einen bevorzugten Ausbau der Wasserkraft im Unterkärntner Drautal (Lavamünd und Schwabegg) ein.

Mit dem Argument der Sonderförderung der Grenzgaue wurde auch ein bisher unbekanntes Asphaltierungs-Programm begonnen, darunter die Asphaltierung der zur Reichsstraße 333 (zuvor B 25) umbenannten Packstraße. Sofort nach dem Anschluss war auch der Linksverkehr der Steiermark zugunsten eines einheitlichen Rechtsverkehrs abgeschafft worden. Die Stelle des früheren Spurwechsels befand sich auf der Pack genau beim Dollfuß-Denkmal, das von den neuen Machthabern umgehend entfernt wurde.

Für das Weststeirische Kohlenrevier, das im Lavanttal noch keine Konkurrenz hatte, begann die Blütezeit des Abbaues (vgl. Abb. 8). Im Jahr 1943 beförderte die GKB 1,62 Mio. t. (Vor dem Ersten Weltkrieg war im Jahr 1908 mit 1,04 Mio. t die höchste Beförderungsleistung erreicht worden.) Der enorme Kohlenbedarf der Wiederaufbauzeit machte die Packstraße nach dem Verlust der Kärntner Bahn im Drautal zu einer wichtigen Kohlentransportroute nach Kärnten.

5 Die Packstraße in der Nachkriegszeit

Kärnten und die Steiermark hatten das Glück, zur britischen Besatzungszone zu gehören und eine im Wirtschaftsbereich sehr pragmatisch agierende Besatzungsmacht vorzufinden. Gerade in Zeiten sehr geringen Individualverkehrs war die Instandsetzung der durch Bombenangriffe beschädigten Verkehrsanlagen besonders dringlich. Die 1936 ihrer Bestimmung übergebene Packstraße, die in allen in der Zeit des Anschlusses neu aufgelegten Reiseführern als Bauleistung des Austrofaschismus ignoriert wurde, kam nun wieder zu Ehren. Die Steirische Landesbaudirektion kam in ihrer Bauzustandsbewertung 1955 zum Schluss, dass die Glocknerstraße und die Packer Bundesstraße zu den Bergstraßen im besten Bauzustand gehörten, während andere wichtige Alpenquerungen höchst ausbaubedürftig seien (vgl. Abb. 9a).

Im alpinen Gelände an die Reichsautobahn-Pläne anzuknüpfen und eine Autobahn im „Schrägen Durchgang“ oder eine Pyhrn-Schoberpass-Gleinalm-Autobahn zu bauen, schien den Straßenbau-Referenten in den ersten Jahren der Nachkriegszeit mit Ausnahme einer Tauerntroversale, die dem aufblühenden Fremdenverkehr in Kärnten dienen sollte, illusorisch. Der durch das „deutsche Wirtschaftswunder“ aufkommende Gastarbeiter-Nord-Süd-Verkehr kam noch als Argument für die Tauernroute hinzu

(EICHER 1996). Über Karl SUTSCHEK (Referent der Steirischen Landesbaudirektion für Straßen-Fernverkehrsprojekte), der mit Johann DULTINGER in Wien zusammenarbeitete, konnte der Verfasser 1998 vom Chef der Landesbaudirektion (W. GOBIET 1998) noch alte Pläne bekommen, die darlegen, wie man sich damals eine Schnellstraßen-Vernetzung aus steirischer Sicht vorstellte.

Der Steiermark war es damals wegen der Fremdenverkehrsentwicklung im Ennstal und im Ausseerland wichtig, eine Schnellstraße über Göstling – Gaming – Scheibbs an die im Bau befindliche Westautobahn (A1) heranzuführen (vgl. Abb. 9b), während eine Schnellstraße durch die bevölkerungsreiche Schwerindustrieregion der Mur-Mürz-Furche noch kein Thema war. Nicht die Arbeiterschaft der obersteirischen Schwerindustrie, sondern der Wiener Mittelstand konnte sich allmählich ein eigenes Auto und einen Urlaub leisten. Jener gab somit zu Hoffnungen für einen steirischen Fremdenverkehr im landschaftlich reizvollen Bezirk Liezen Anlass. Immerhin war nach dem Lückenschluss im Bereich der baueologisch schwierigen Strengberge (Baulos Haag – Amstetten) die Westautobahn bereits in den 1960er Jahren fertig geworden (KREUZER 2005), während die Südautobahn damals erst bis Leobersdorf reichte (BM-VIT Abt.II/ST1 2007).

Mit dem allmählich anwachsenden Wohlstand wurde die Packstraße im Sommer zur „Bäderstraße“ der Grazer. Noch gab es in der Steiermark kaum jene künstlichen Badeseen, die später aus Schottergruben und Talsperren oder dem Kohlenrevier Sankt Lankowitz bei Köflach hervorgingen. Und so schätzten Grazer Tagesgäste die Erholungslandschaft des Packer Stausees oder den nächstgelegenen und besonders warmen Klopeiner See in Kärnten. Sie erreichten diese zumeist im Autobus-Bäderverkehr über die Pack.

Ab 1951 war Graz über Köflach das ganze Jahr über mit Wolfsberg täglich durch drei Kurswagen verbunden. Von dort gingen täglich sieben Kurswagen nach Klagenfurt. Da es in Kärnten damals noch keine Universität gab, war die Packer Bundesstraße für die Universität Graz der Hauptzubringer der Kärntner Studentenschaft. Wegen des zunehmenden Individualverkehrs und der vielen Kurven gehörte sie aber bald auch zu den unfallträchtigsten Bundesstraßen Österreichs.

Eine beachtliche LKW-Flotte der GKB beförderte im Spitzenjahr 1966 1,66 Mio. t Kohle, davon gut die Hälfte zu den kalorischen Kraftwerken Voitsberg 1 und 2 und je ein knappes Viertel über die Packer Bundesstraße in Richtung Kärnten und nach Graz.

6 Von der Bundesstraße zur Autobahn

Der Individualverkehr auf der kurvenreichen Packstrecke sehnte sich angesichts des Schwerverkehrs schon sehr nach der Verwirklichung der A2. Wegen der leichter finanzierbaren transalpinen Autobahn-Gesellschaftsstrecken wurde aber der versprochene Bau der A2 vor allen im Bereich der kostenintensiven Bergstrecken immer wieder zurückgestellt.



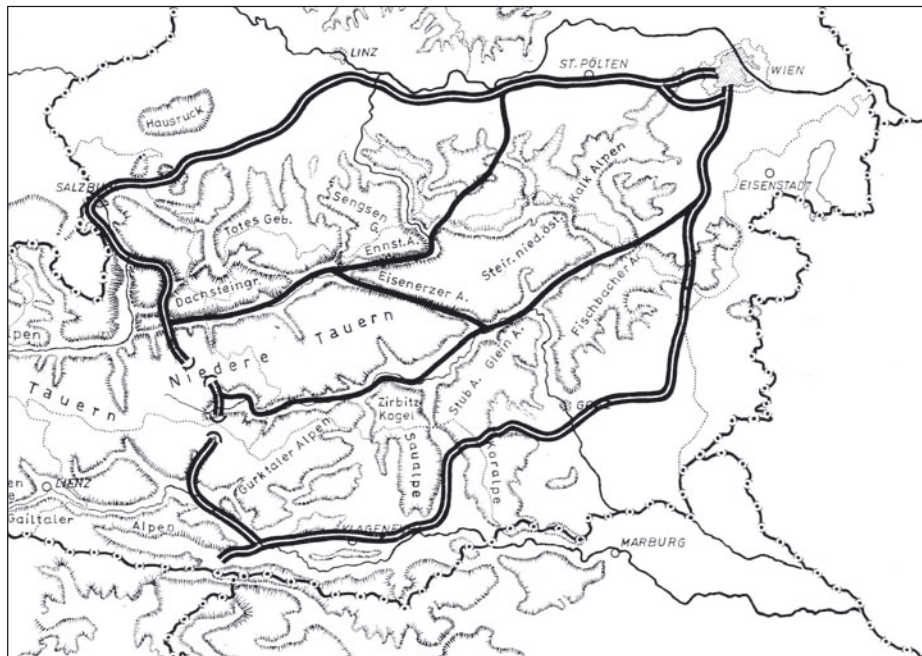
Quelle: K. SUTSCHEK, STEIERMÄRKISCHE LANDESBAUDIREKTION

Abb. 9a: Straßenzustandskarte der Steiermärkischen Landesbaudirektion 1960. Die Packer Bundesstraße und die Großglockner Hochalpenstraße sind in hervorragendem Zustand, während der Zustand wichtiger Alpenhauptkammquerungen in der Zeit des deutschen Wirtschaftswunders den Zugang zu den südlichen Bundesländern erschwert.

In Wien bemühte sich die Steirische Landesbaudirektion mit dem Argument einer möglichen Europastraßen-Klassifizierung vorerst erfolgreich um eine rauere Asphaltierung der zur B 70 umbenannten Bundesstraße (bei Eröffnung B 25), weil das Teerdecken-Gewerbe in der Anschlusszeit eine besonders glatte Fahrbahn aufgetragen hatte. Als im Jahr 1975 im Genfer AGR¹²⁾-Abkommen die paneuropäische Straßenachse Franzensfeste/Forzezza – Klagenfurt – Wolfsberg – Köflach – Graz – Budapest als Europastraße (E 68) gekennzeichnet wurde, war klar, dass trotz späteren Schnellstraßenbaus in der Mur-Mürz-Furche (S6/S36) die Packstraße eine Europastraße bleiben würde.

Für die Landesbaudirektion Steiermark kam in der Projektierungsphase der Südautobahn nur eine Strecke über die Pack in Frage (mündliche Mitteilung des Chefs der Landesbaudirektion W. GOBIET 1998). Die schwierige Landesnatur machte es den Planern aber nicht leicht. Da die kostensparende Neue Österreichische Tunnel-Bauweise noch nicht ausgereift war, wollten Viele vorerst die großen Längstäler nutzen (SUTSCHEK 1960).

¹²⁾ European Agreement on Main International Traffic Arteries (Europäisches Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs).



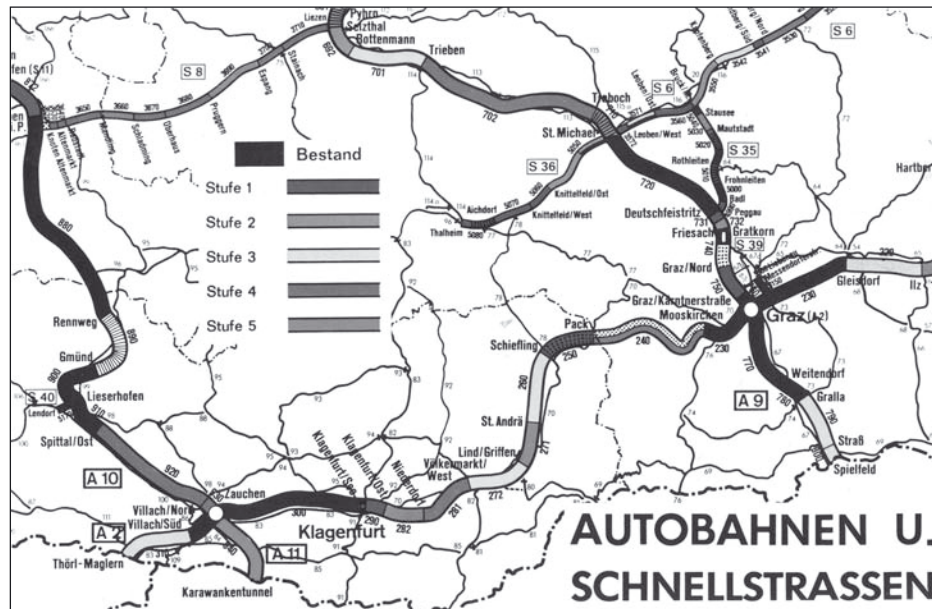
Quelle: K. SUTSCHEK, LANDESBAUDIREKTION STEIERMARK 1960

Abb. 9b: Nach Abzug der Besatzungsmächte konnte man sich nur ein Autobahndreieck Salzburg – Wien – Villach vorstellen, das mit Ausnahme der Radlpass-Streckenführung (vgl. Abb. 7) stark an die Reichsautobahnpläne angelehnt war. Da die kostensparende Neue Österreichische Tunnelbauweise noch nicht entwickelt war, wich man im Ergänzungsnetz mit Ausnahme der Göstling-Gaming-Scheibbs-Transversale in die Längstalfurchen aus.

Österreich hat ja mit den nördlichen und südlichen Längstalfurchen und auch mit seinen Alpenquerungen im Vergleich zu den westalpinen Ländern, insbesondere Frankreich und Schweiz, ein für den Verkehr sehr günstiges Relief.¹³⁾ Ein großes Problem bildete auch das Vorziehen der transalpinen Autobahn-Gesellschaftsstrecken (vgl. Abb. 10), wodurch sich der Ausbau der A2 ständig verzögerte.

Darob verärgerte Regionalpolitiker und Raumplaner in der Weststeiermark und in Südkärnten, unter anderem Karl NEWOLE und Max SCHMID (1958), waren der Meinung, dass man, wenn die Industrieregion Köflach-Voitsberg und das rückständige Unterkärnten ohnehin nicht eingebunden werden, gleich auf eine Gebirgsautobahn verzichten und die Autobahn 19 km über einen jugoslawischen Korridor im Drautal und den Radlpass führen solle. Sie hätte nur die halbe Seehöhe und wäre mit dem blockfreien

¹³⁾ Obwohl ihre Flüsse in unterschiedliche Richtungen fließen, tragen zwei Täler, die nur durch niedrige Talsättel verbunden sind, oft gemeinsame Talnamen: *Kammertal* für das Liesing- und Paltenbachtal; *Kanaltal* [*Valcanale*] für die Täler der Gailitz [Slizza] und der Fella; *Pustertal*/*Val Pusteria* für die Täler der Drau/Drava und der Rienz/Rienza oder *Wipptal* für die Talung beiderseits des Brenners/Brennero.



Quelle: DULTINGER 1979

Abb. 10: Autobahn-Prioritätsreihung Südösterreich des Bundesministeriums für Bauten und Technik (BM Josef Moser). Das deutsche Wirtschaftswunder und die Zunahmen im Tourismus- und Gastarbeiterverkehr bewirkten die Priorität der Transitstrecken vor der innerösterreichischen Südautobahn (A2).

Jugoslawien möglich. Die wesentlichen Argumente für diese Streckenführung waren die deutlich geringeren Kosten (halbe Höhe und Vermeiden der baueologisch schwierigen Griffener Berge im St. Pauler Bergland), geländeklimatische und energetische Vorteile und die Stützung des strukturschwachen gemischtsprachigen Südkärntner Grenzlandes – Faktoren, die im heutigen sich integrierenden und umweltbewussteren Europa wohl mehr Beachtung gefunden hätten.

Inwieweit diese Regionalplaner gemeinsam mit den namhaften Gegnern der Packtrasse Rudolf WÜRZER und Walter STRZYGOWSKI in Wien intervenieren konnten oder es diesbezügliche Kontaktnahmen mit Jugoslawien gab, war auch Wolfgang GOBIET im Gespräch mit dem Verfasser nicht bekannt. Zusätzlich wirkte sich die wenig später als Teil des Mur-Mürz-Stützungsprogramms der Regierung Kreisky II eröffnete S6/S36 durch die Mur-Mürz-Furche konkurrenzierend auf das Packprojekt aus.

Aus heutiger umweltbewussterer Sicht und angesichts Sloweniens als Schengen- und EU-Mitglied war der Weitblick STRZYGOWSKIS und seiner Kollegen beachtlich – umso mehr als man am Ostfuß der Koralpe mit ungefähr dem gleichen Tunnelbau-Aufwand wie dem der Packautobahn eine Schnellstraße Mooskirchen – Stainz – Deutschlandsberg – Eibiswald – Radlpass hätte bauen können, welche die ganze Weststeiermark mit ihrer besonderen Tourismuseignung („Steirische Toskana“) angebunden hätte. Die Pack-Querung erfolgte ja dagegen in einem dünn besiedelten Raum.

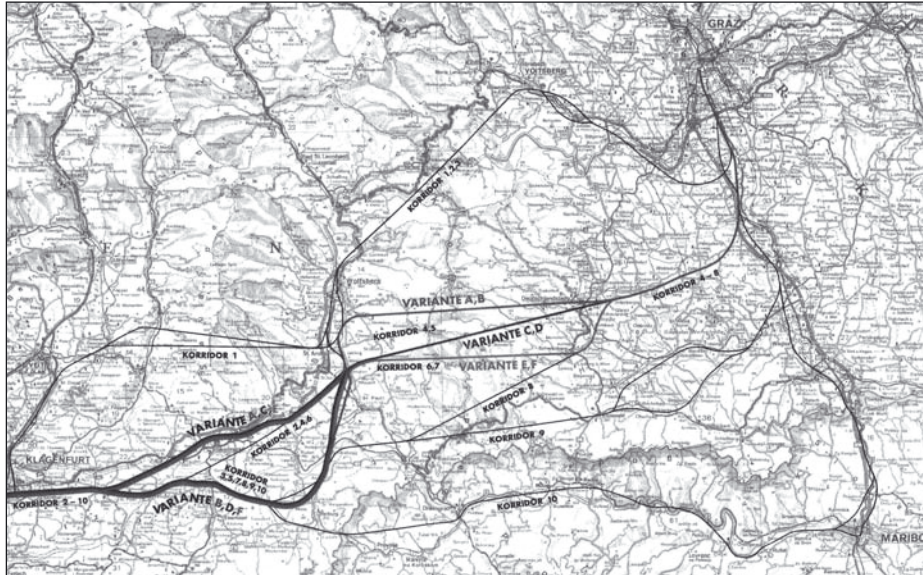


Quelle: A2-Festschrift LANDESBAUDIREKTION 1982

Abb. 11: Eröffnung der „Pack-Autobahn“ am 27. September 1982 mit 100 km/h-Sonderprofilstrecke (zwischen Mooskirchen und Packsattel zusätzlich im Halbausbau). Erst am 29.6.2007 war der Vollausbau vollendet, ohne dass die 100 km/h-Beschränkung beseitigt worden wäre.

Die Drautal-Radlpass-Trasse hätte statt 1.060 m (heutige Pack-Trasse) nur 570 m Seehöhe erreicht, also nur 100 m mehr als der zukünftige Flachbahn-Scheitel im Koralm-Basistunnel. Ihre Fernwirkung wäre ähnlich ausgefallen wie jene der heutigen Plabutschunnel-Umfahrung von Graz. Letztere dient heute der Weststeiermark mehr als den Grazern selbst, weil ein Grazer Anschluss im 10 km langen Tunnel fehlt. Der kostenaufwändige Plabutschunnel kann so kaum Verkehr aus der Grazer Kernstadt absaugen und ist eigentlich nur eine der Grazer Suburbia dienende „Transit-Tunnelanlage“. So kommt heute ein Köflacher über den Plabutsch- und Gleinalmtunnel weitaus schneller ins Ennstal als über die Gaberl- und Hohentauern-Pass-Route.

Die langwierige Verwirklichung der Südautobahn als innerösterreichische Hauptachse, baugeschichtlich erst nach den transalpinen Korridoren erreicht, wurde von Josef DULTINGER (1979) angeprangert – besonders das Sparautobahn-Profil mit den nur für 100 km/h geeigneten Kreisbögen (vgl. dazu auch EICHER 2009). Sie sind heute dafür verantwortlich, dass der größte Teil der Steiermark-Rampe der Packautobahn trotz Ausbaus zur Vollautobahn (29.6.2007) ein 100 km/h-Geschwindigkeits-Nadelöhr bleiben muss (vgl. Abb. 11). Die auf 200 km/h ausgelegte Koralm-Tunnel-Bahntrasse (mit einem besonders im Güterschwerverkehr wirksamen geringeren Energieverbrauch als Folge der weit geringeren Scheitelhöhe) wird in Zukunft zu nachhaltigen Vorteilen führen.



Quelle: RIESSBERGER 2007

Abb. 12: Koralmbahn-Varianten



Quelle: LANDESBAUDIREKTION STEIERMARK/FA 18A

Abb. 13: Die Fernzugs-Frequenz zeigt die Asymmetrie des überregionalen Personenverkehrs der Bahn

7 Packautobahn und Koralmbahn – Ausblicke in die Zukunft

Bei der Variantenauswahl der Trasse für die „Neue Südbahn“ (Koralmbahn Graz – Klagenfurt) obsiegte das Variantenbündel C/D, weil es den Hochleistungskriterien (sogenannte „Kantenzzeit“ im Taktverkehr zwischen Graz und Klagenfurt von einer Stunde) am ehesten entsprach. Der Ballungsraum Köflach-Voitsberg kam somit ähnlich wie für die A2-Trasse nicht in Frage.

Die Hochleistungsbahn sollte im Zeitpotenzial der Hochleistungsstraße klar überlegen sein. Bei der südlichsten Variante über Marburg, die vom raumforschenden Querdenker H. KNOFLACHER und seinem Schüler MACOUN bevorzugt worden war, waren eine erfolgreiche Umweltverträglichkeitsprüfung im geschützten slowenischen Durchbruchstal der Drau [Drava] sowie eine Kostenbeteiligung Sloweniens völlig ungewiss. Aus der Sicht Igo HRIBARS, des Generalsekretärs der Slowenischen Bahn [Slovenske Željeznice], wäre diese Variante keine Option gewesen (vgl. Abb. 12).

Bis zur Fertigstellung der „Neuen Südbahn“ in zehn Jahren werden die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) die Zwischenlösung eines eigenen Busverkehrs über die Pack wohl aufrecht erhalten. Solange die Liberalisierungs-Richtlinien aus Brüssel die inhaltende Taktik der Italienischen Staatsbahnen [Ferrovie Statali] nicht zu beseitigen vermögen, werden einige Buslinien auch bis Venedig [Venezia] weitergeführt werden.

Da Marburg als zweitgrößte Stadt Sloweniens wohl im Straßenverkehr, nicht aber im Eisenbahnverkehr am paneuropäischen Korridor Sloweniens (Korridor 5) liegt und selbst dieser mangels Budget östlich von Steinbrück [Zidani Most] noch lange nicht zur Hochleistungsbahn ausgebaut werden wird, ist anzunehmen, dass sich die Stadt zum Teil über die Drehscheibe Graz-Werndorf zur neuen Koralmbahn hin orientiert.

Die Koralmbahn schafft somit weitreichend neue Raumstrukturen. Ohne sie träte wohl genau das ein, was die Landesbaudirektion Steiermark unlängst in Bezug auf ein Abgeschnitten-Werden Österreichs von Fernverbindungen visualisierte (vgl. Abb. 13): Die Südachse verlöre zusehends ihre Fähigkeit zur inneren Integration im gehobenen Personenverkehr auf der Schiene. Auch wenn man sich derzeit um kleine Korrekturen auf der Ennstal-Schober-Achse und der Pyhrn-Achse bemüht, so ist doch evident, dass den neuen Wiener Hauptbahnhof aus heutiger Sicht nur eine einzige Hochleistungsachse berühren wird.

Viele Bahnbaugegner, die insbesondere den Aufwand für den Koralmtunnel kritisieren, wissen nicht, dass im Dezember 2012 die Züge zwischen St. Pölten und Wien insgesamt 34 km im Tunnel durchfahren, mehr als im Koralm-Basistunnel. Entlang der Südachse, die neulich ins europäische Kernnetz Nr. 1 aufgenommen wurde (als Teil der Baltisch-Adriatischen Achse Helsinki/Helsingfors – Warschau [Warszawa] – Wien – Venedig – Ravenna) leben in Österreich außerdem gleich viele Menschen wie entlang der Donauachse.

8 Literaturverzeichnis

- ADELSBERGER H., EICHER H. (2008), The Koralm-Line as a part of Wider European Railway connections – integrated in the Baltic-Adriatic-Axis. In: Geomechanik und Tunnelbau, 1, 4, S. 250–255.
- AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG (Hrsg.) (1956), Planungsatlas Lavanttal, entworfen von Rudolf Wurzer in der Abteilung für Landesplanung und Raumforschung, 2 Bände. Klagenfurt, Kärntner Volksbuchhandlung.
- ARTL G., GÜRTLICH G.H., ZENZ H. (Hrsg.) (2010), Kohle und Bahn. 150 Jahre Graz-Köflacher Eisenbahn. Wien, Fassbaender.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (BMVIT) (Hrsg.) (2007), Statistik Straße und Verkehr, Abteilung II/ST1. Wien.
- DEISINGER J. (Hrsg.) (1960), 100 Jahre Graz-Köflacher Eisenbahn. Graz, Eigenverlag GKB.
- DULTINGER J. (1979), Straßenbau in Österreich. Rum, Dr. Rudolf Erhard.
- EICHER H. (1994), Tunnelgeographie Europas – eine Bilanz anlässlich der Kanaltunnel-Eröffnung (= Reihe geoöko test, 3). Bensheim, GEO-ÖKO-Verlag.
- EICHER H. (1996), Österreich und der moderne Straßenverkehr nach Ostmittel- und Südosteuropa. In: HEPPNER H. (Hrsg.), Der Weg führt über Österreich. Wien – Köln – Weimar, Böhlau.
- EICHER H. (2009), Kärnten – deine Wege. Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Kärnten. Klagenfurt, Johannes Heyn.
- EICHER H. (2010), Zwischen Autobahn und Koralmbahn. In: Österreichische Zeitschrift für Raumplanung und Regionalpolitik (RAUM), 79, S. 15–18.
- FASCHING G. (2012), Zur Geologie und Geographie der Weststeiermark. In: ARTL G., GÜRTLICH G., ZENZ H. (Hrsg.), Kohle und Bahn. 150 Jahre Graz-Köflacher Eisenbahn, S. 17–42. Wien, Fassbaender.
- FROMHOLD-EISEBITH M. (1994), Straßen und Schienen für Europa. In: Geographische Rundschau, 46, S. 266–272.
- GOBIET W. (1998), Die Anbindung Südöstereichs an die europäischen Verkehrswege (= Tagungsband Barbara Gespräche Payerbach, 3), Wien, Geologische Bundesanstalt.
- HÄNSCH E. (1995), Schienenschnellverkehr und Luftfahrt als ökologische Alternativen zum Straßenverkehr (= Elektrische Bahnen, 93). Darmstadt, Verlag Hestra.
- HEINERSDORFF R. (1997), Die Kaiserlich-Königlichen-Eisenbahnen Österreichs 1860–1914. Augsburg, Bechtermünz.
- HOHN M. (1980), Waldbahnen in Österreich. Wien, Slezak.
- HRIBAR I. (2010), Die Strategie der Slowenischen Bahn. Internet-Handout zum „Internet-TV Café Europa“. – <http://www.europa.steiermark.at/stream> (28.6.2011)
- JORDAN P. (1986), Verkehr III. Entwicklung des Eisenbahnnetzes. In: BREU J. (Hrsg.), Atlas der Donauländer, Bl. 353. Wien, Deuticke.
- JORDAN P. (2011), Die Erschließung der Alpen durch Eisenbahnen. In: DITTRICH D., JORDAN P., MUSIL R., RUMPOLT P.A. (Hrsg.), Alpen – Lebensraum im Wandel, Tafel S. 37. Wien, Österreichische Geographische Gesellschaft.
- KARNER St. (1986), Die Steiermark im Dritten Reich 1938–1945. Aspekte ihrer politischen, wirtschaftlich-sozialen und kulturellen Entwicklung. Graz – Wien, Leykam.
- KARNER St. (1998), Die deutschsprachige Volksgruppe in Slowenien. Klagenfurt – Ljubljana – Wien, Hermagoras/Mohorjeva.
- KARNER St. (2005²), Die Steiermark im 20. Jahrhundert. Politik, Wirtschaft, Gesellschaft, Kultur. Graz, Leykam.
- KINDERMANN J.K. (1790), Die Provinz Innerösterreich oder die Herzogthümer Steyermark, Kaernten und Krain. Graetz, F.X. Miller.

- KREFT-KETTERMANN H. (1989), Die Graz-Köflacher Bahn – Eine Nebenlinie mit Hauptbahncharakter. In: ZENTRALAUSSCHUSS FÜR DEUTSCHE LANDESKUNDE (Hrsg.), Die Nebenbahnen im österreichischen Alpenraum (= Forschungen zur Deutschen Landeskunde, 232), S.115–144. Trier.
- KREUZER B. (2005), Tempo 130. Kultur- und Planungsgeschichte der Autobahnen in Oberösterreich. Linz, Trauner.
- LACKNER H. (1997), Kohle – Eisen – Stahl. Eine Industriegeschichte der Region Aichfeld-Murboden (= Judenburger Museumsschriften, 14). Judenburg, Verlag des Museumsvereines Judenburg.
- LANDESBAUDIREKTION (Hrsg.) (1982), Festschrift zur Eröffnung der Pack-Autobahn (A2). Graz, Leykam.
- LANDESFREMDENVKVERHRSVERBAND STEIERMARK (Hrsg.) (1939), Die Weststeiermark (= Reise- und Wanderführer, 5). Graz, Ulrich Moser.
- LASNİK K. (2002), Auf historischen Wegen. Verborgenes und Neuentdecktes im Bezirk Voitsberg. Graz – Wien, Styria.
- MÖCKER H. (1999), Züge wie auf dem Schachbrett. Die Steiermark – Land mit vier Alpenquerbahnen. In: Österreich in Geschichte und Literatur (mit Geographie), 43, 5–6, S. 317–392.
- MORAWETZ S. (1942), Die Südsteiermark und das ehemalige Nordkärnten. In: Zeitschrift für Erdkunde, 10, 1, S. 24–37.
- OTRUBA G. (1988), Zur Geschichte des neuzeitlichen Verkehrswesens in Österreich vor den Eisenbahnen (= Linzer Schriften zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 21). Linz, Universitätsverlag Trauner.
- PASCHINGER H. (1985), Kärnten – Geographische Führer Nr. 14. Berlin – Stuttgart, Gebrüder Borntraeger.
- PASCHINGER V. (1937), Landeskunde von Kärnten. Klagenfurt, Gutenberghaus M.H. Sterneck.
- POHL H.-D., SCHWANER B. (2007), Das Buch der österreichischen Namen. Ursprung, Eigenart, Bedeutung. Wien – Graz – Klagenfurt, Pichler.
- RAUM-UMWELT PLANUNGS-GMBH (Hrsg.) (2002), Motivenbericht Koralmbahn – Darstellung der verkehrlichen sowie regionalwirtschaftlichen Bedeutung der Koralmbahn (= Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, 121). Wien, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT).
- RENNER H. (1934), Vom Ausbau der Packer Bundesstraße. In: Österreichische Ingenieur- und Architekten-Zeitschrift (ÖIAZ), 26, S. 107.
- RIESSBERGER K. (2007), Koralmbahn – Missing Link im österreichischen Bahnnetz (= Powerpoint-Handout zur WKÖ-Tagung am 30.5.2007, Technische Universität Graz / Institut für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft). Graz.
- RIGELE G. (1998), Großglockner Hochalpenstraße. Zur Geschichte eines österreichischen Monuments. Wien, WUV-Universitätsverlag.
- ROTH P.W. (1978), Beiträge zur Handels- und Verkehrsgeschichte (= Grazer Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, 3). Graz, Eigenverlag der Lehrkanzel für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Universität Graz.
- SCHANTL M. (1969), Ein Rückblick auf die Planungsvorschläge für eine Kärntner Ostbahn und die Ausführung des Grenzlandprojektes Jauntalbahn. In: Verkehrsannalen, 16, S. 129–162.
- SCHLESINGER A. (1916), Die Verkehrs- und Handelswege der österreichischen Alpenländer im 16. Jahrhundert. In: Mitteilungen der k.k. Geographischen Gesellschaft Wien, 59, S. 16–56.
- SCHMID M. (1958), Fernstraßenprobleme in Kärnten Sicht (= Berichte der Landesforschung und Landesplanung, 2, 3). Wien, Springer.
- SEGER M. (1992), Die Miles-Mission in Südkärnten 1919. Eine regionalgeographische Erkundung mit weitreichenden politischen Konsequenzen. In: SEGER M., ZIMMERMANN F. (Hrsg.),

- Klagenfurter Geographische Schriften, 10 (= Festschrift für Bruno Backé), S. 179–207. Klagenfurt, Institut für Geographie und Regionalforschung.
- SIEGER R. (1916), Wegbahn und Spur. In: Mitteilungen der k.k. Geographischen Gesellschaft Wien, 59, S. 362–404.
- SIEGER R. (1925), Die geographische Lehre von den Grenzen und ihre praktische Bedeutung. In: Verhandlungen zum 21. Deutschen Geographentag Breslau, S. 197–211. Berlin, Dietrich Reimer.
- STRZYGOWSKI W. (1959), Das Problem einer Autobahn Wien – Adria in europäischer Sicht (= Berichte zur Landesforschung und Landesplanung, 3, 4). Wien.
- SUTSCHEK K. (1960), Die Autobahn Süd – Studie der Landesplanung für eine generelle Trasse in der Steiermark (Studie A). Graz, Amt der Steiermärkischen Landesregierung / Landesbaudirektion und Landesplanung.
- WILLIAMS M. (2005), Gau, Volk und Reich – Friedrich Rainer und der österreichische Nationalsozialismus (= Archiv für Vaterländische Geschichte des Geschichtsvereines für Kärnten, 92). Klagenfurt.
- WURZER R. (1953), Einzelinteressen und Raumordnung – Fünf Jahre Landesplanung für Kärnten 1948–1952. Klagenfurt, Ferdinand Kleinmayr.