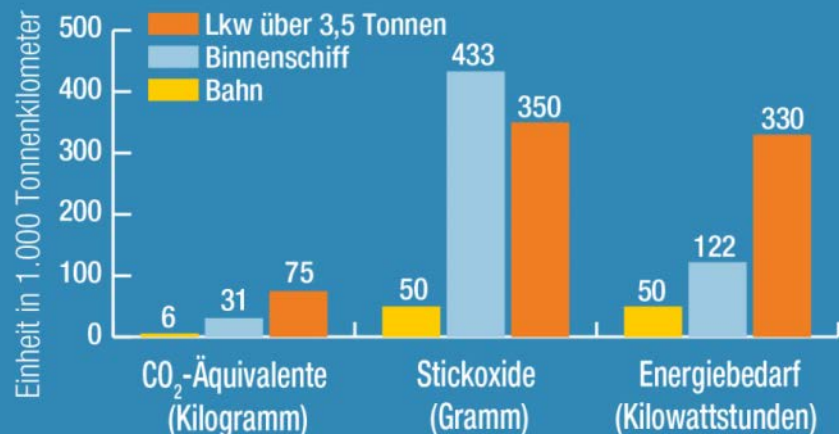


Was die Eisenbahn zur Nachhaltigkeit beitragen kann

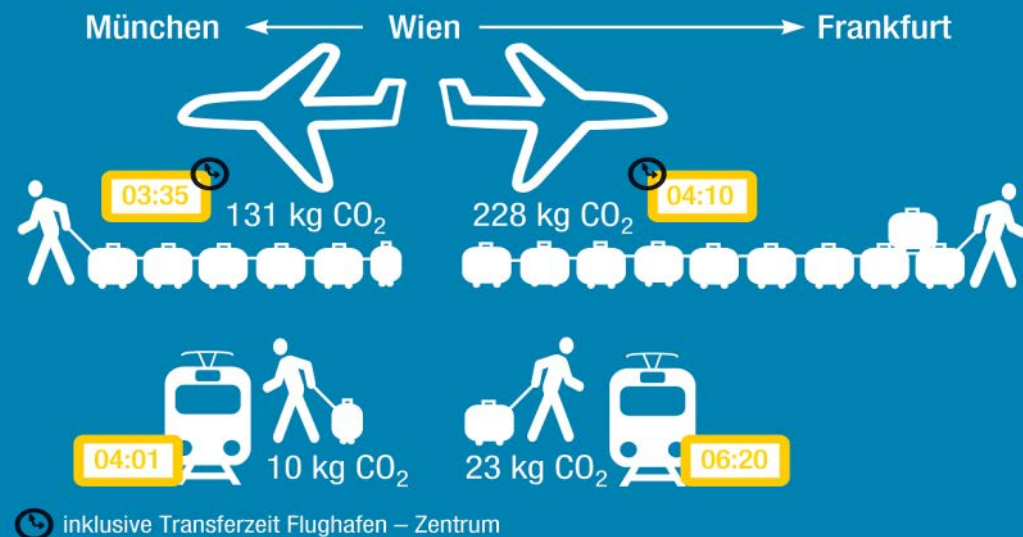
Niedrige Emissionen im Bahngüterverkehr



*Kumulierter Energieaufwand⁹

Quelle: UBA 2017, Umweltbundesamt 2016. Grafik: VCO 2017

Klimaschädliche Kurzflüge auf Bahn verlagern



Quelle: VCO 2017, UBA 2016. Grafik: VCO 2018

Emissionen durch Verlagerung auf die Bahn reduzieren



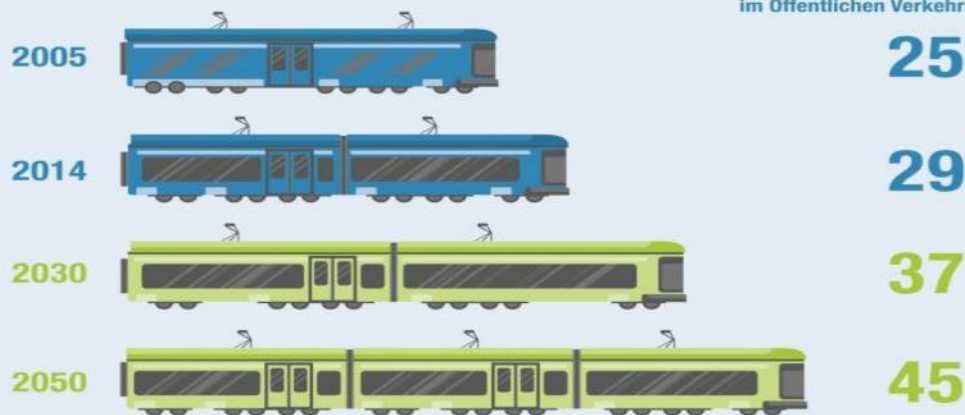
Strecke	Straße Kilometer	CO ₂ -Emission in Kilogramm		CO ₂ -Einsparung in Kilogramm je Lkw-Fahrt*
		Straße	RoLa	
Wörgl–Brenner	92	90	20	70
Brenner–Wörgl	92	70	14	56
Wörgl–Trento	229	207	83	124
Wels–Maribor	272	235	94	141
Salzburg–Ferneti (Triest)	362	315	126	189

Quelle: Rail Cargo Operator³⁶, UBA 2007, verkehr.co.ac, UIR Tabelle: VCO 2015

* Sattelzug mit 28 bis 34 Tonnen beladen

Um die Ziele des Klimaabkommens von Paris zu erreichen, ist der Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefahrenen Kilometer in Österreich stark zu erhöhen.

Milliarden Personenkilometer im Öffentlichen Verkehr

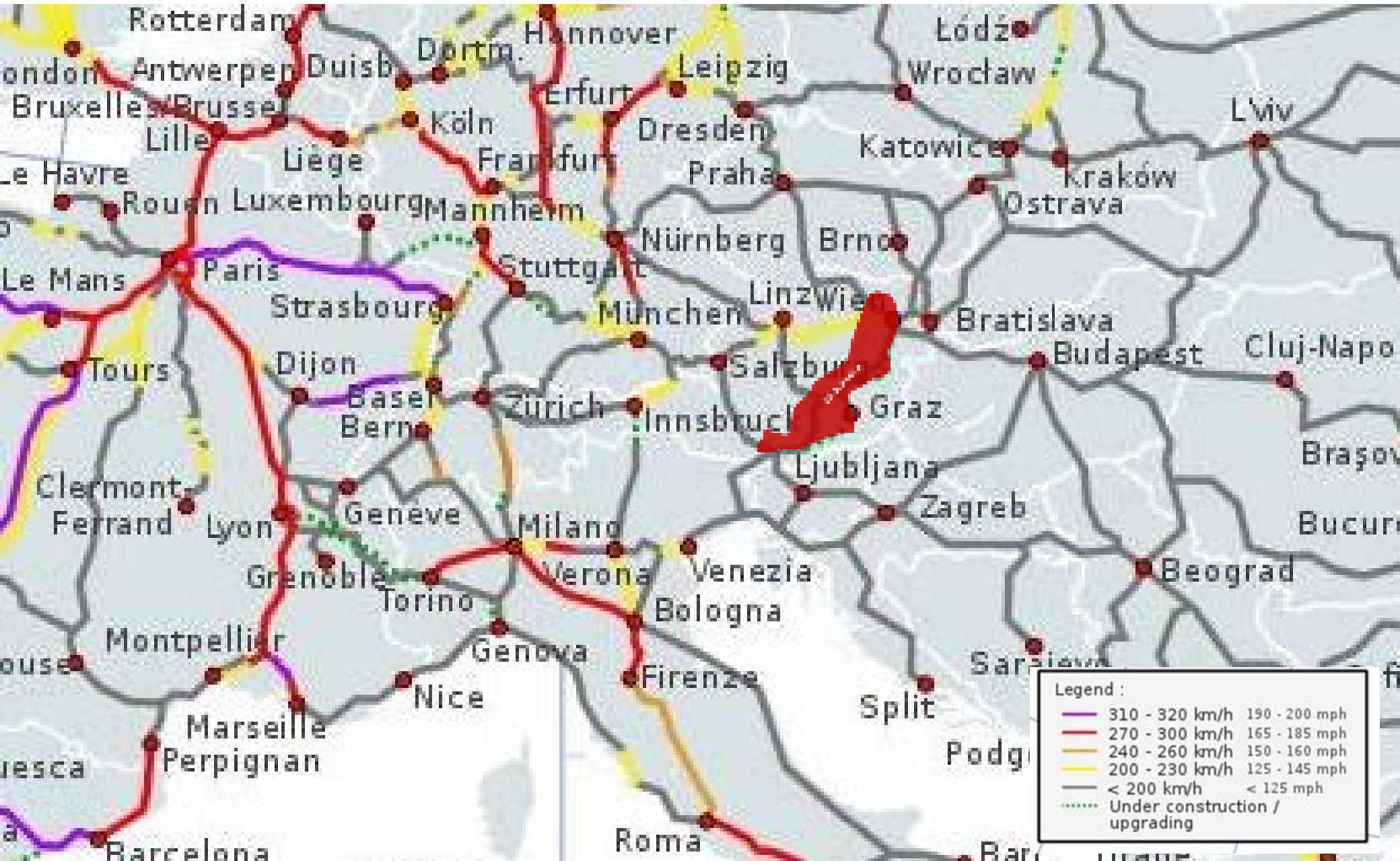


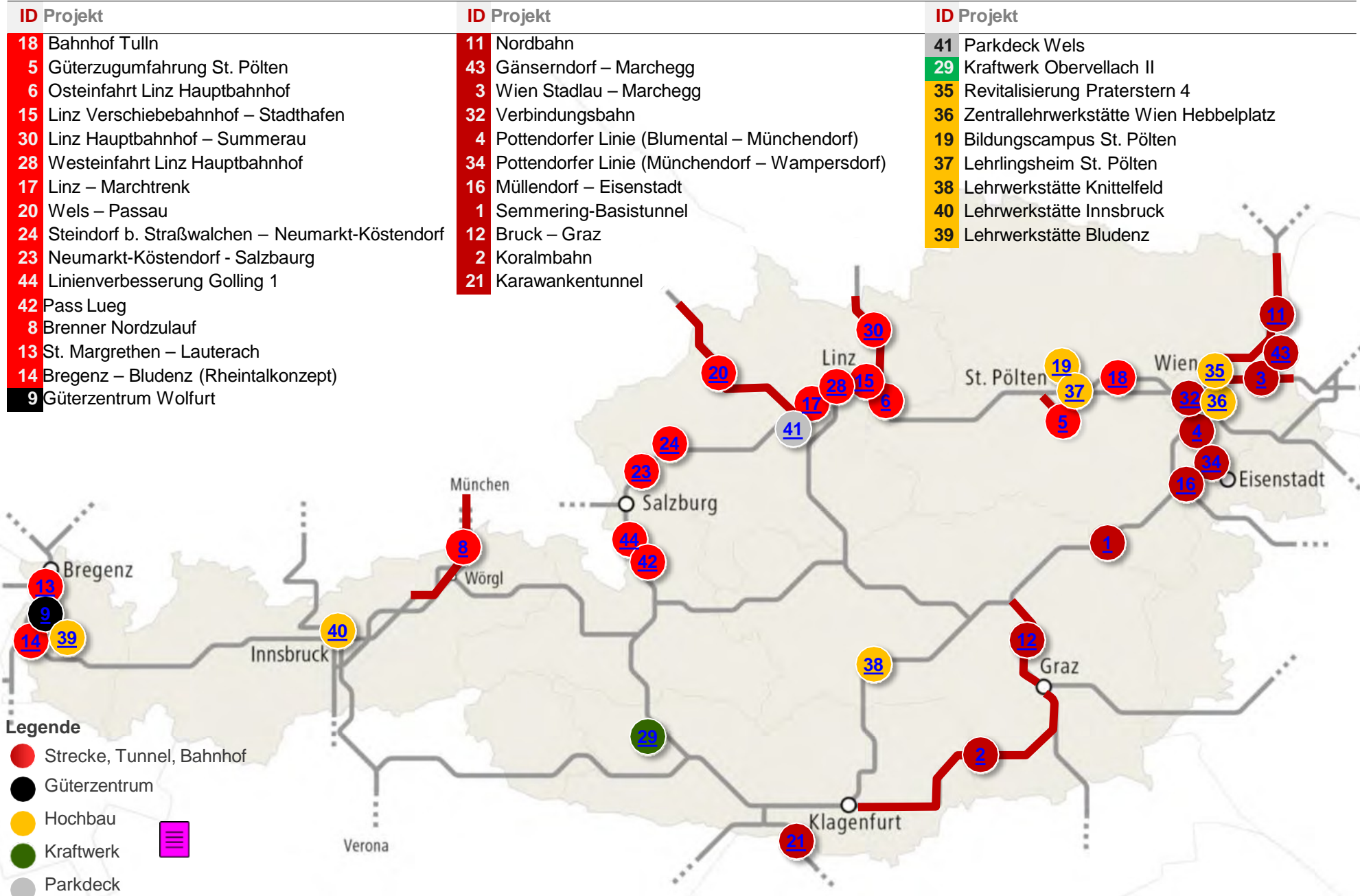
Quellen: Veigl/WWF, Global2000 und Greenpeace 2015, Umweltbundesamt 2016

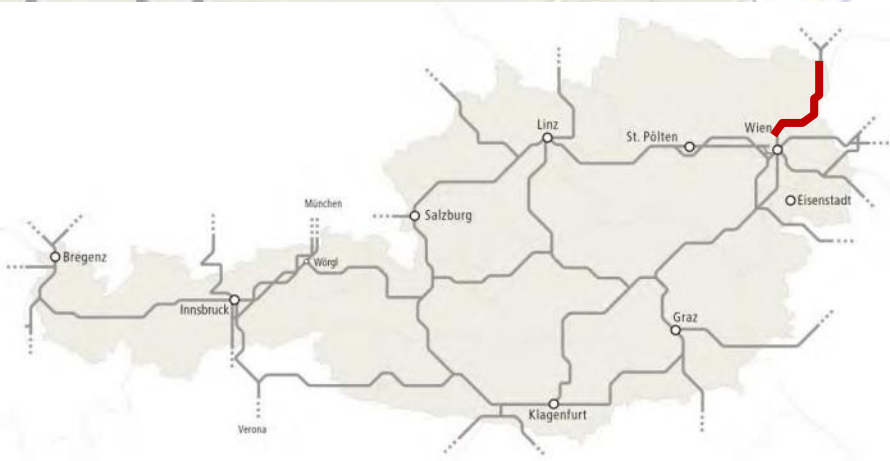
Hochwertiges Eisenbahnnetz in Europa



Hochwertiges Eisenbahnnetz in Europa





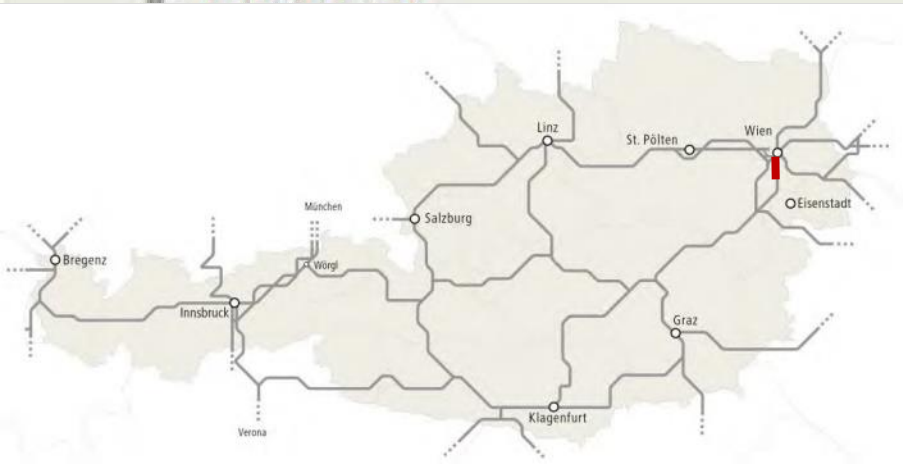


Nordbahn

Wien Süßenbrunn – Bernhardsthal, Streckenausbau



Bf. Hennersdorf, Visalisierung

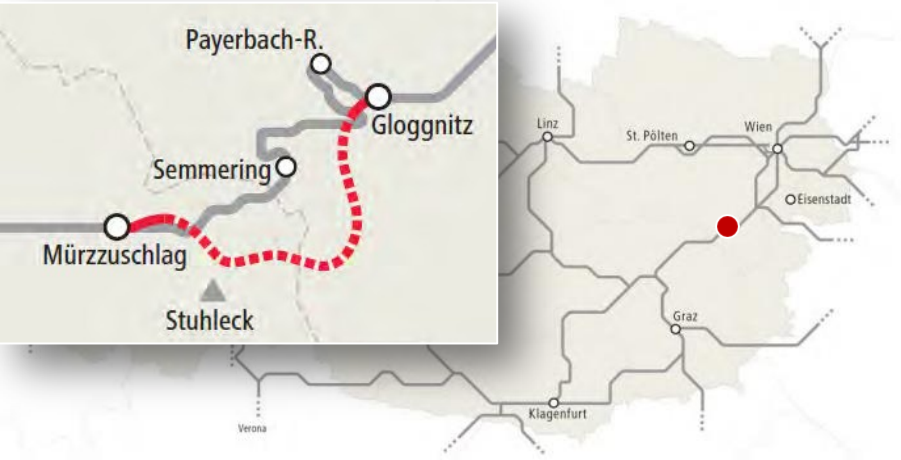


Pottendorfer Linie

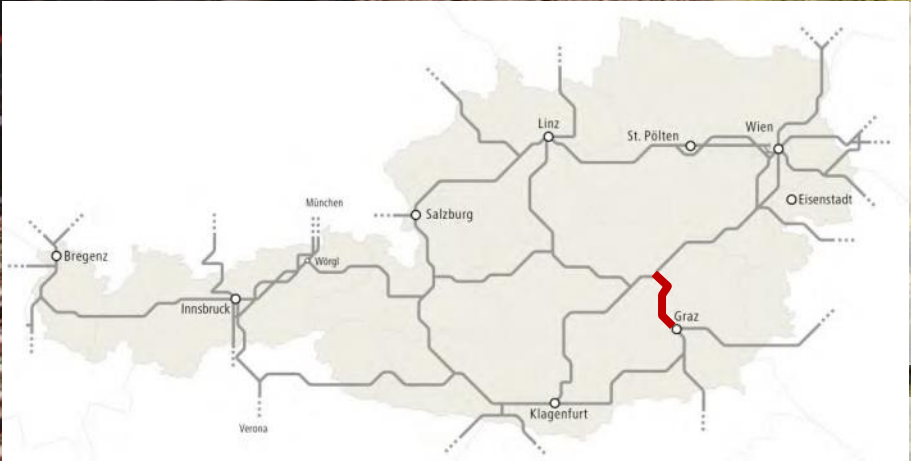
Abschnitt Blumental – Münchendorf



Portal Gloggnitz (Visualisierung)

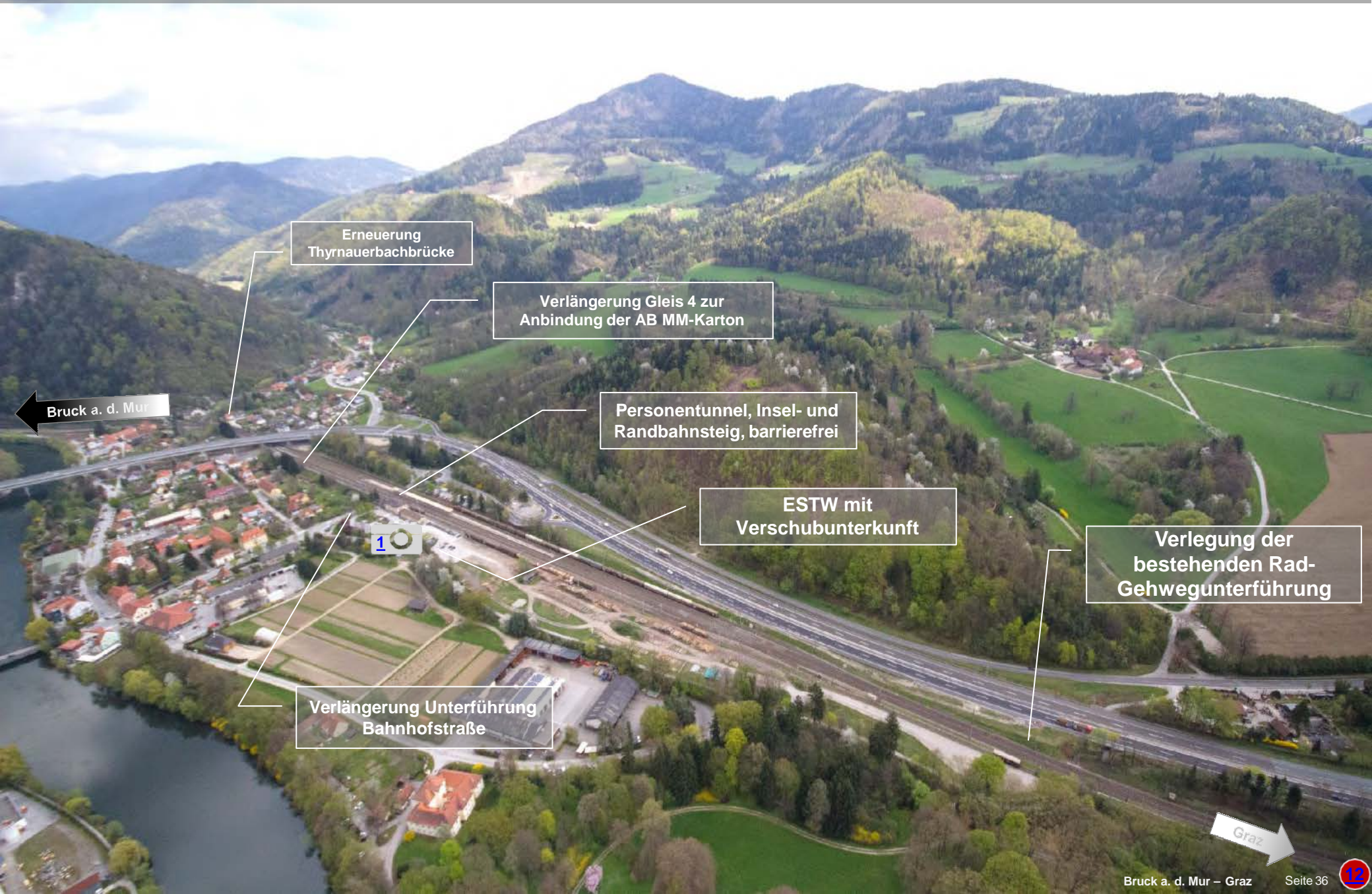


Semmering-Basistunnel



Bruck a. d. Mur – Graz

Bahnhofsumbauten



Erneuerung
Thyrnauerbachbrücke

Verlängerung Gleis 4 zur
Anbindung der AB MM-Karton

Personentunnel, Insel- und
Randbahnsteig, barrierefrei

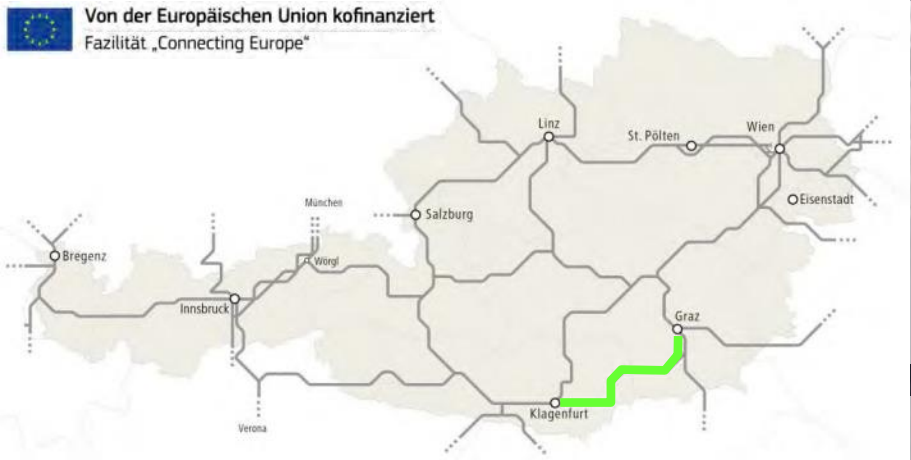
ESTW mit
Verschiebungunterkunft

Verlegung der
bestehenden Rad-
Gehwegunterführung

Verlängerung Unterführung
Bahnhofstraße

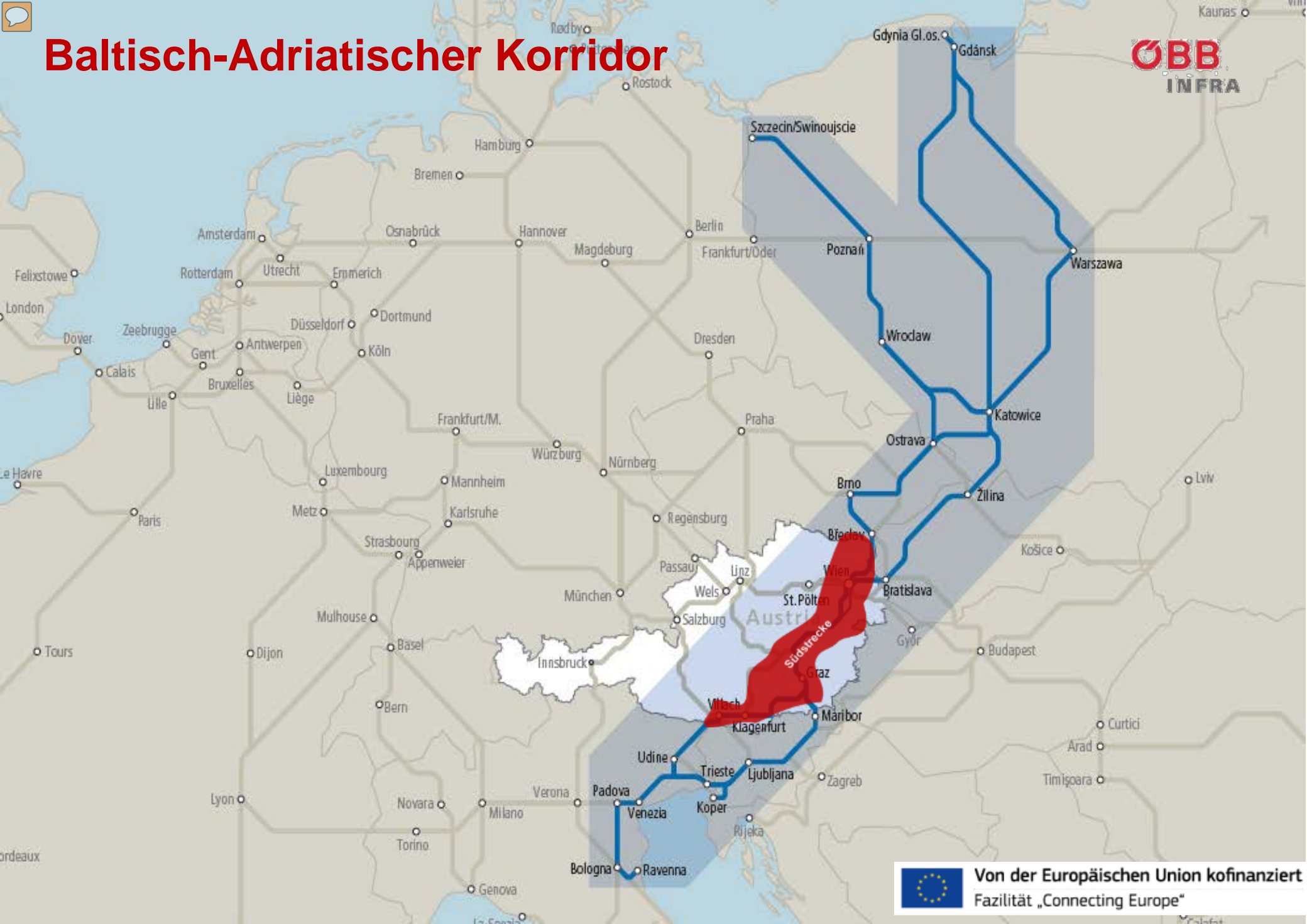
Bruck a. d. Mur

Graz



Koralmbahn

Baltisch-Adriatischer Korridor



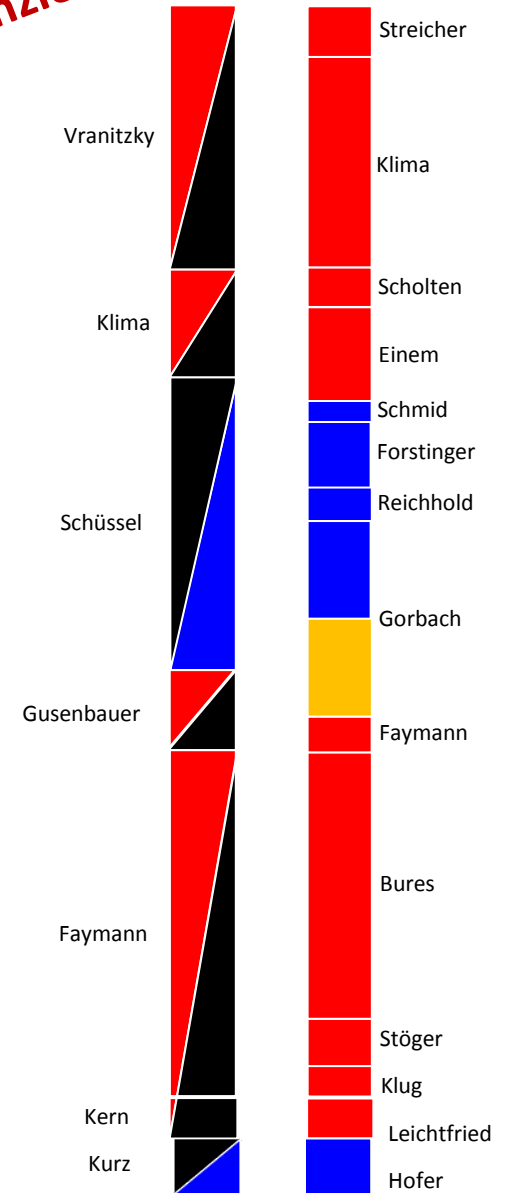
Von der Europäischen Union kofinanziert
Fazilität „Connecting Europe“

Infrastruktur ist eine politische Entscheidung!

Projektumfeld Länder 1991 bis 2016

1991	Machbarkeitsstudie „Süd-Ost Spange“ (von Wien nach Tarvis)
1992	
1993	
1994	
1995	erste Planungsverordnung des BMVIT
1996	
1997	
1998	Baubeginn der ersten Abschnitte (bestandsnahe) Graz Hbf.-Bf. Werndorf
1999	
2000	130 km lange Auswahltrasse festgelegt, entspricht heutigem Projekt
2001	Baubeginn Kärnten Abschnitt Klagenfurt-Althofen
2002	Einreichung zur Umweltverträglichkeitsprüfung
2003	
2004	Koralmbahnvertrag Bund, Land, HLAG und ÖBB;
2005	Bestimmung des Trassenverlaufes Wettmannstätten-St.Andrä
2006	Abschluss Trassenverordnung; Baubeginn der ersten Neubauabschnitte
2007	mit Rahmenplan 2007-2012 das gesamte Projekt bis Bauende ausfinanziert
2008	Baubeginn Koralmtunnel Baulos KAT1
2009	Baubeginn vorbereitende Arbeiten Bahnhof Lavanttal
2010	Inbetriebnahme Abschnitt Werndorf-Wettmannstätten
2011	Baubeginn Koralmtunnel Baulos KAT 2
2012	
2013	Baubeginn Koralmtunnel Baulos KAT 3
2014	
2015	Baubeginn Baulose Tunnelkette Granitztal / St. Kanzian / Althofen-Klagenfurt
2016	Errichtung Oberbau Bf. Wettmannstätten; Fertigstellung Phase 2 Althofen-Klagenfurt
2017	Durchschlag Tunnel Granitztal
2018	Durchschlag KAT 2

14 Minister und 8 Bundeskanzler



Die Koralmbahn

Daten & Fakten

rund **130 km**
neue Bahnstrecke

über 90% in Bau
oder fertig



45 Minuten
Graz - Klagenfurt

250 km/h mögliche
Streckenhöchstgeschwindigkeit

12 neue Bahnhöfe &
Haltestellen entlang der
Strecke (23 insgesamt)

ca. **47 km**
Tunnel in Bau oder fertig



über 100
Brücken in Bau
oder fertig



33 km langer
Koralmtunnel

5,4 Mrd. Euro
Gesamtinvestition
BGRV

geplante Gesamt-
inbetriebnahme **2025**

Klagenfurt Hbf.

Baulose
Mittlern-Althofen

12/2023

Wolfsberg

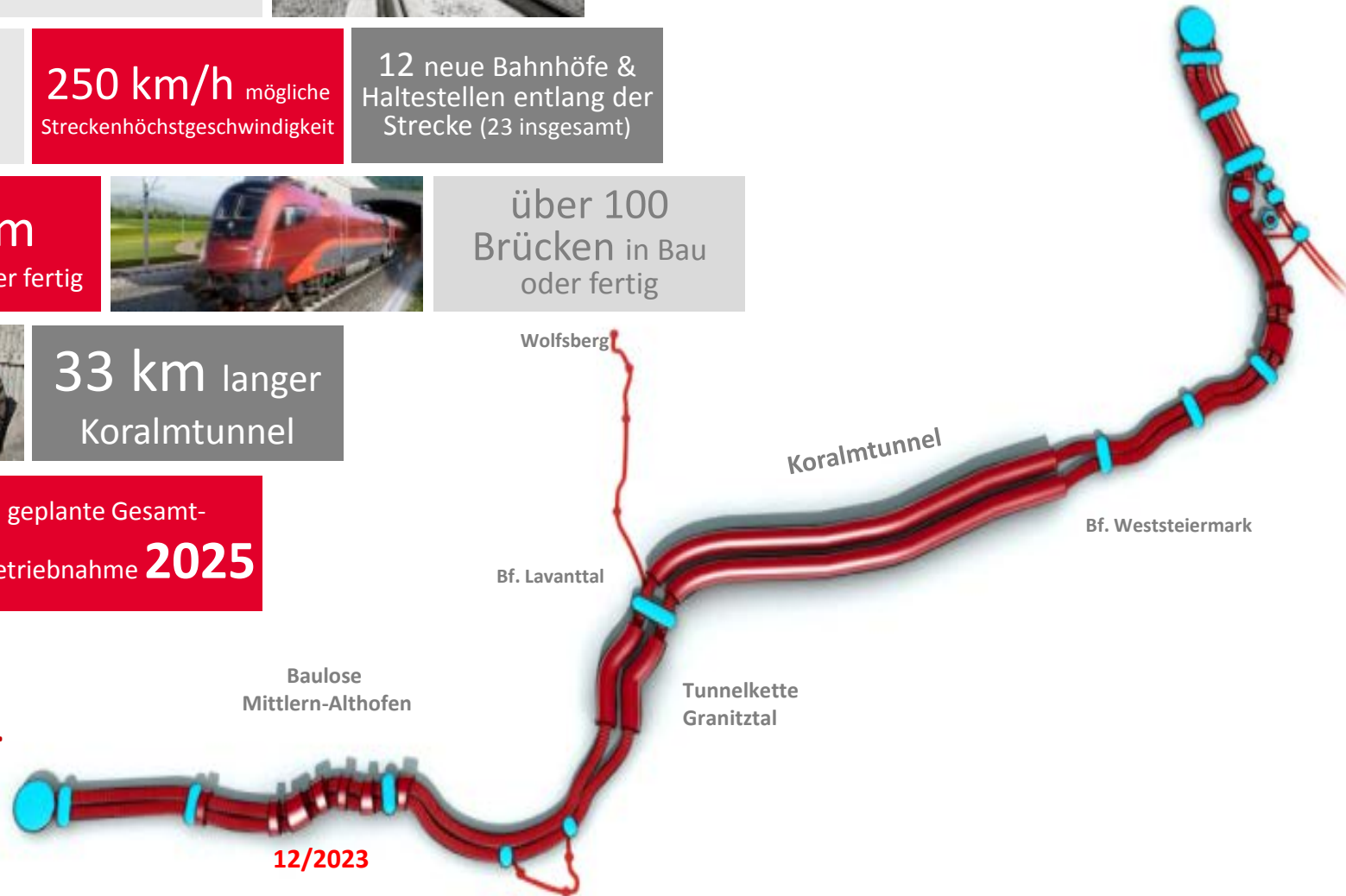
Bf. Lavanttal

Koralmtunnel

Tunnelkette
Granitztal

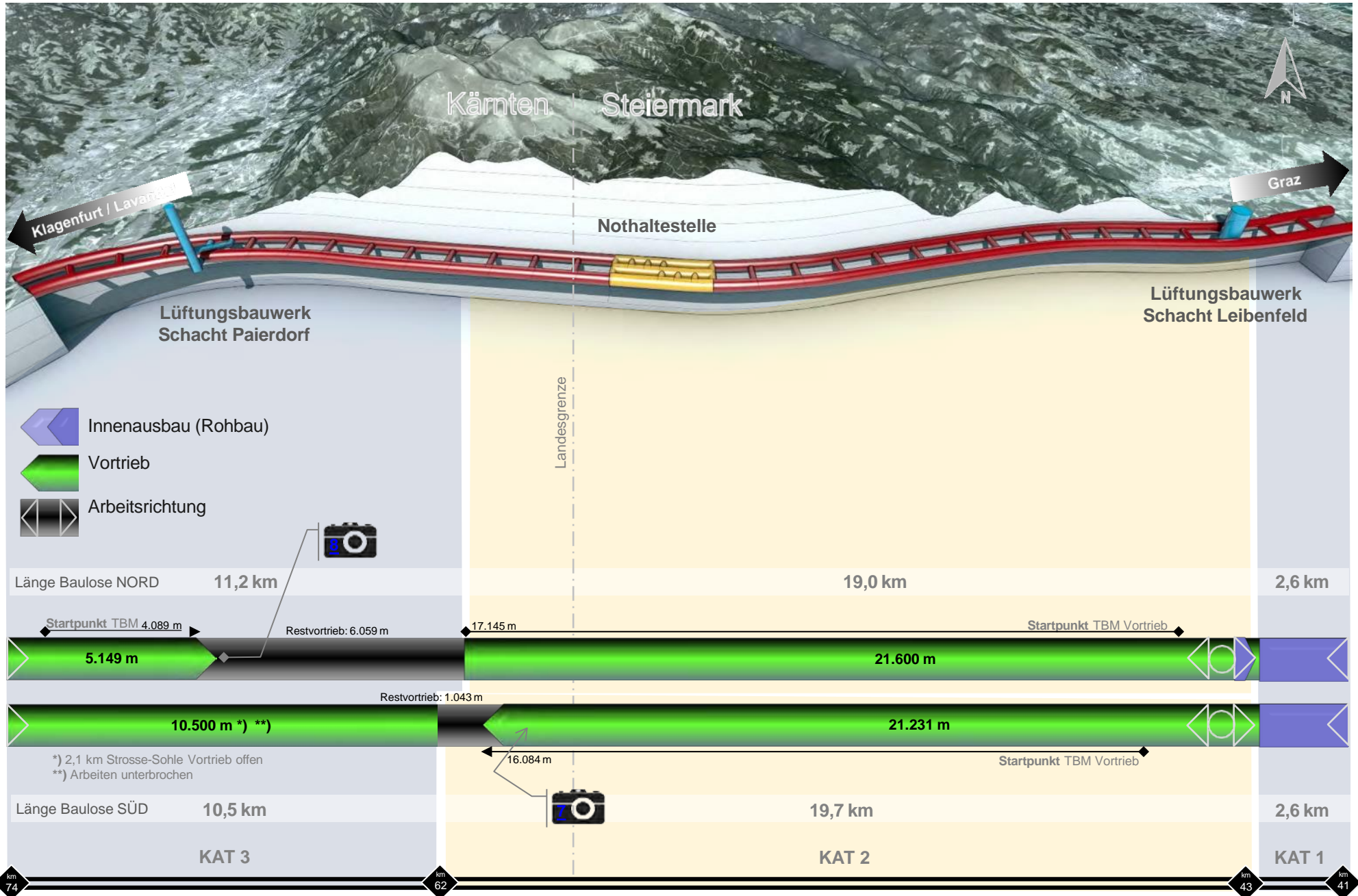
Bf. Weststeiermark

Graz Hbf.



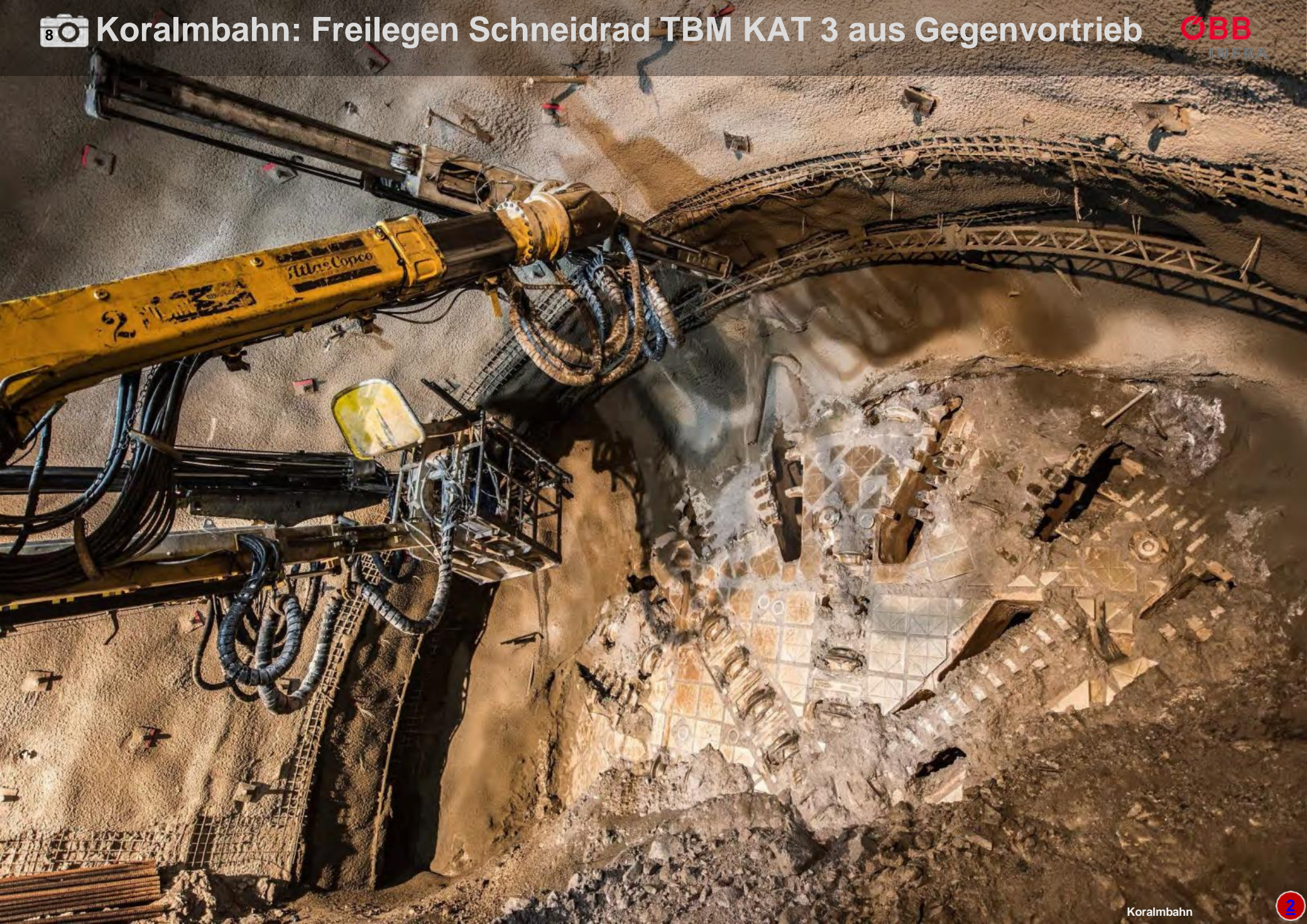


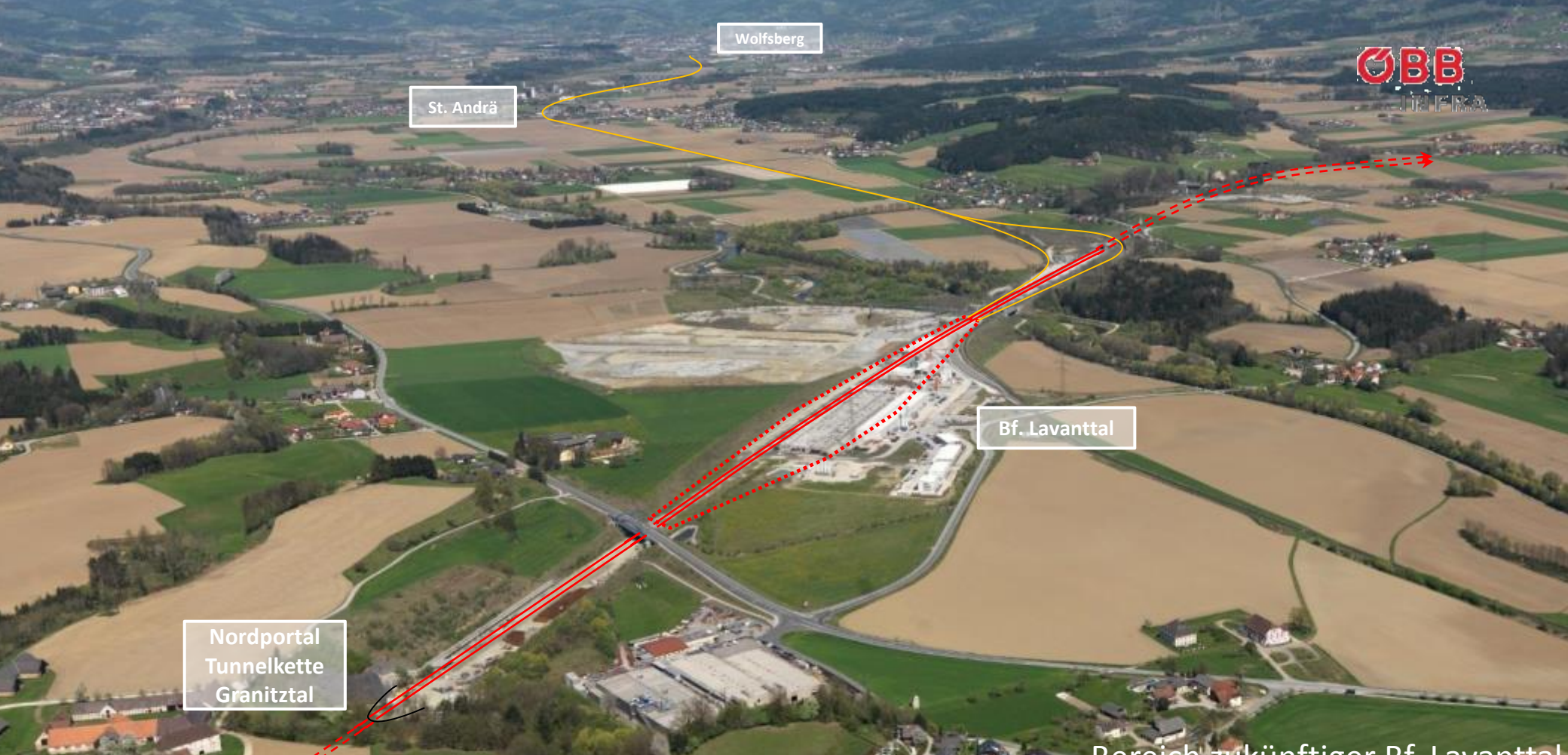
Koralmbahn: Koralmtunnel, Stand Vortrieb (9.4.2018)



KAT 2: Bauschacht & BE-Fläche Leibenfeld







St. Andrä

Wolfsberg

Bf. Lavanttal

Nordportal
Tunnelkette
Granitztal

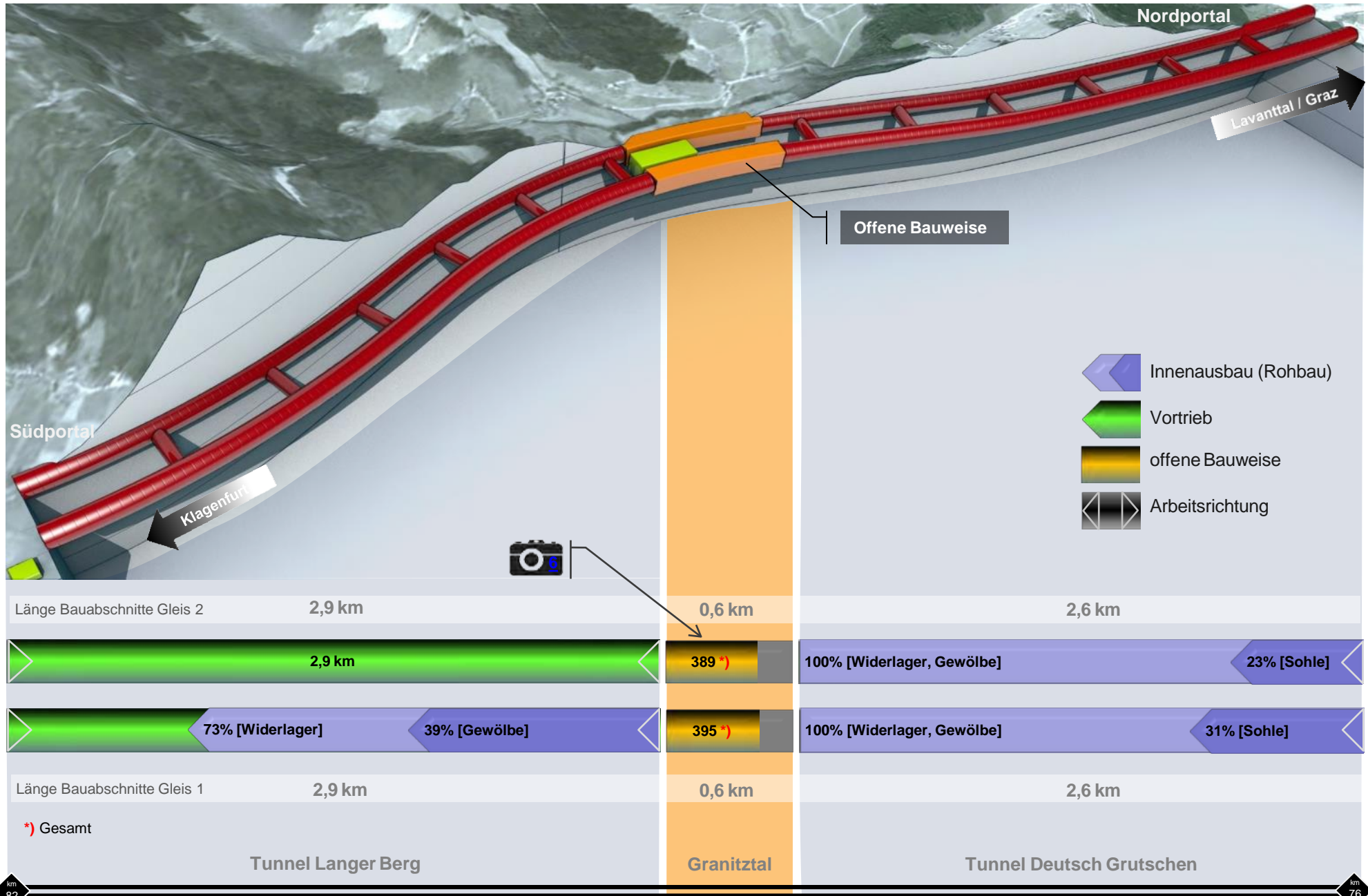
Bereich zukünftiger Bf. Lavanttal



Koralmbahn / Kernbereich - Tunnelkette Granitztal inkl. Bf. Lavanttal und Lavanttalbahn

(St. Andrä - Aich)

Koralmbahn: Granitztaltunnel, Stand Vortrieb (9.4.2018)



Baustellenabschnitt Granitztal

Portal
Langer Berg



Vorlastschüttung


Vorlastschüttung

Granitzbach

Portal Tunnel Deutsch
Grutschen



Visualisierung Jauntalbrücke

 Von der Europäischen Union kofinanziert
Fazilität „Connecting Europe“



Koralmbahn

Zulaufstrecke Kärnten







Die Koralmbahn – Baulos 60.3 – St. Kanzian

Tunnel Srejach



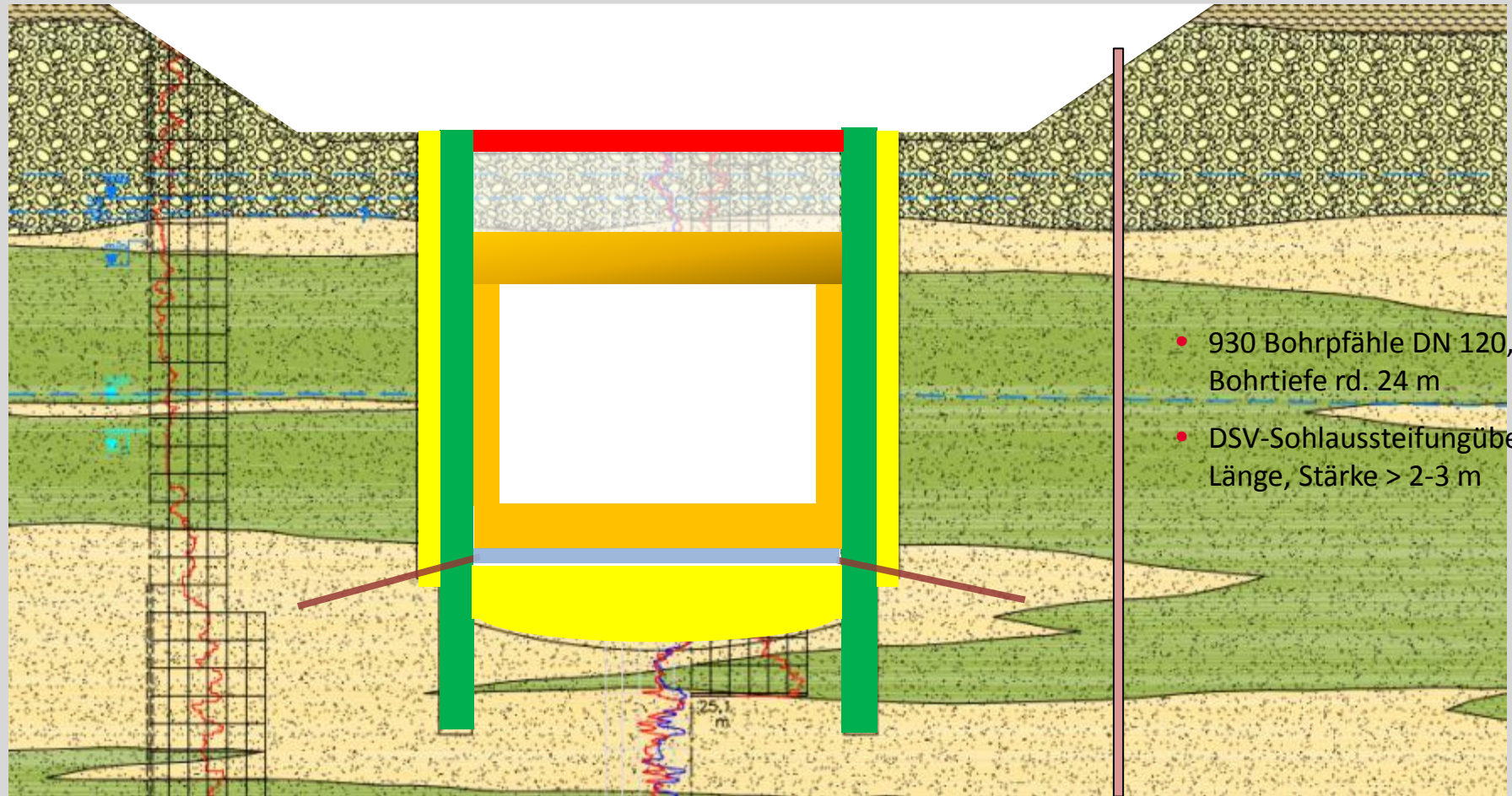
Seeton - Herausforderung im Bereich St. Kanzian



Konsistenz meist zwischen
weich bis steif

örtlich steif aber
auch breiig

Bauschritte Tunnel Srejach - Deckelbauweise





Westportal
Tunnel Stein

Bestandstrecke
Bleiburg – Innichen

Draubücke

Baubereich Tunnel Lind Draubrücke und Tunnel Stein



Tunnel Stein
(2100m)

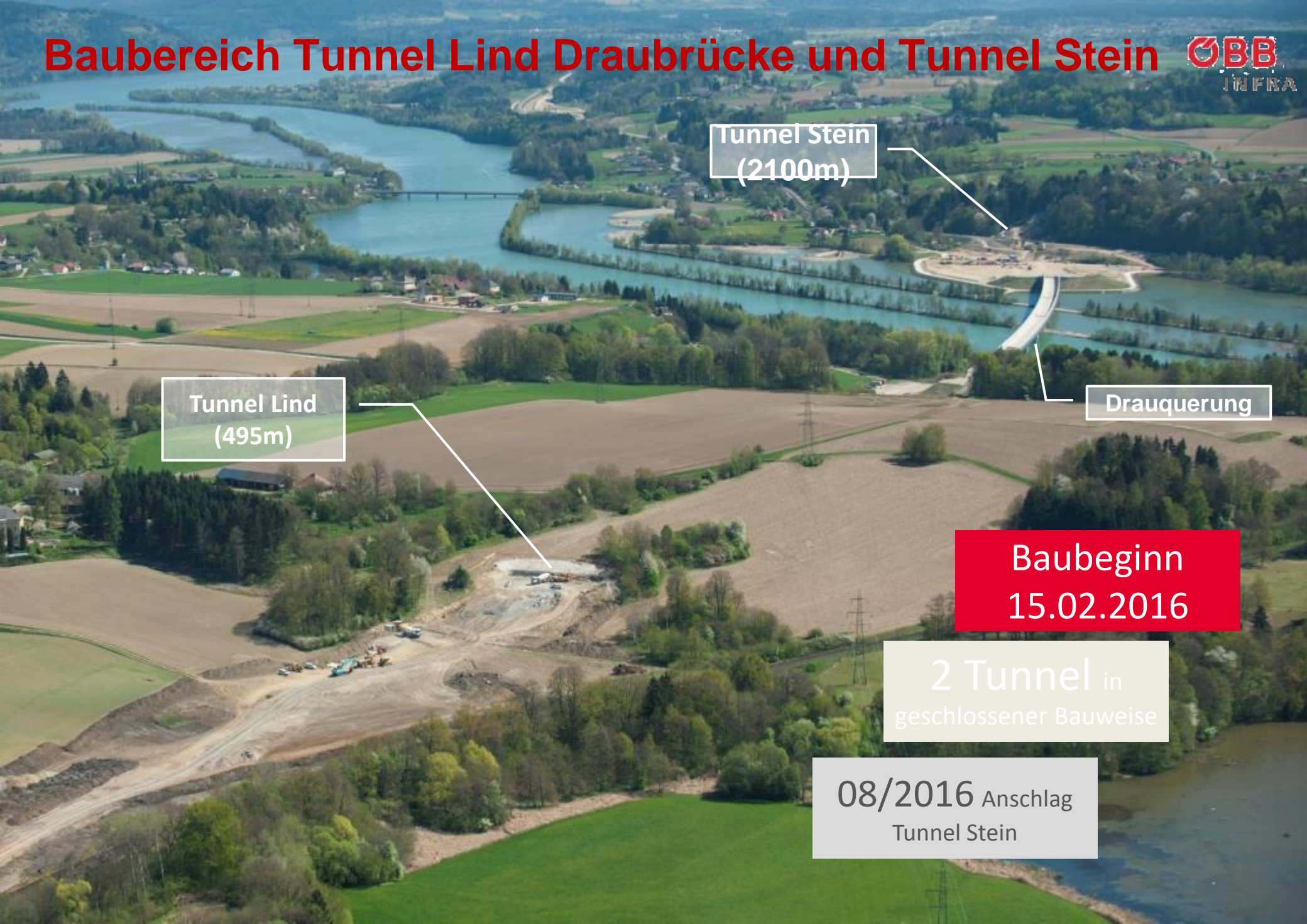
Tunnel Lind
(495m)

Drauquerung

Baubeginn
15.02.2016

2 Tunnel in
geschlossener Bauweise

08/2016 Anschlag
Tunnel Stein



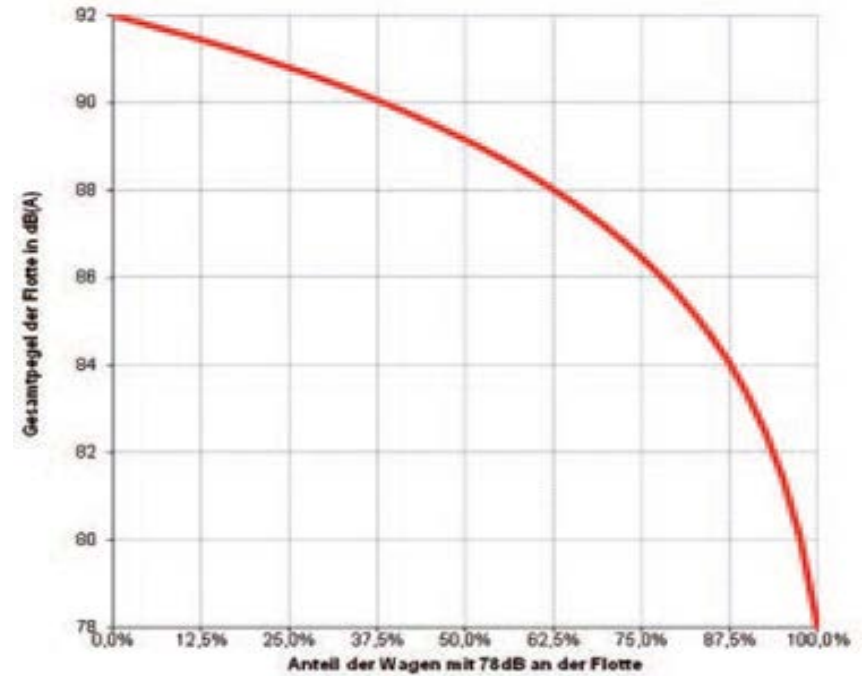
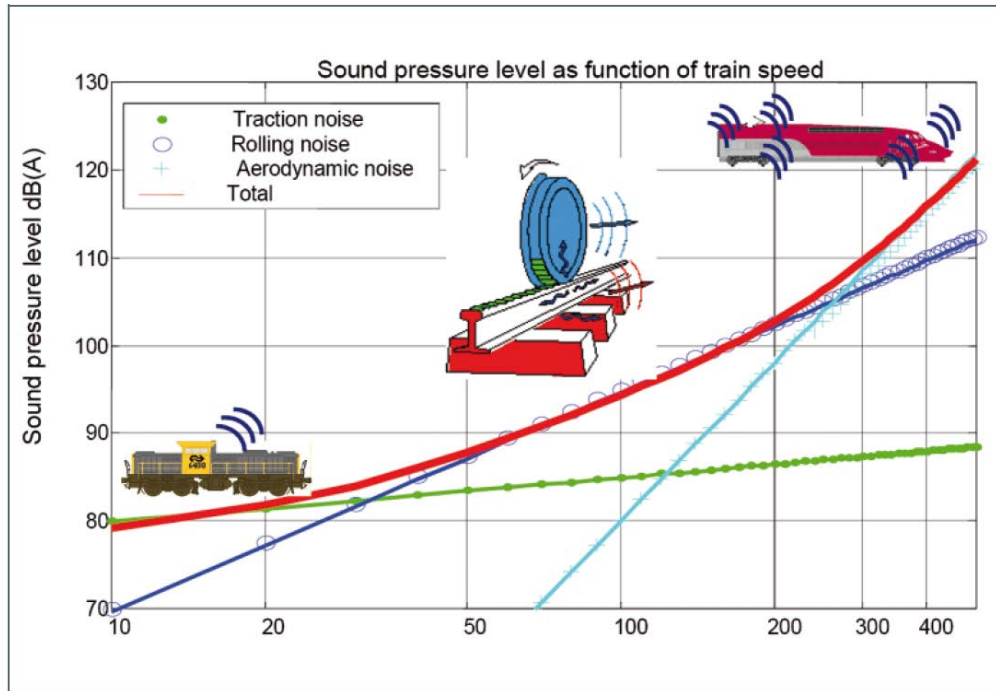
2-gleisiger Betrieb im Abschnitt Grafenstein - Klagenfurt

Abschnitt Klagenfurt -
Grafenstein seit 11/2015 2-
gl. in Betrieb

Inbetriebnahme
Bf. Grafenstein
Ende 05/2016

S-Bahn Taktverdichtung
12/2016

Schwachpunkt Bahnlärm - den Lärm an der Quelle bekämpfen



TU Wien Prof Ostermann (2012)

Die vorliegenden Untersuchungen zeigen, dass die Instandhaltung und Refinanzierung von Lärmschutzwänden mit der Zeit einen großen Anteil der Kosten für die Erhaltung des Fahrweges bedeuten. Durch diese Ergebnisse wird nochmals unterstrichen, dass ein Umdenken bei den Lärmschutzmaßnahmen notwendig ist - so lange Lärm entsteht, wird dieser als lästig und störend empfunden. Es ist höchste Zeit, die **Lärmschutzstrategien von der bloßen Abschirmung des bereits entstandenen Lärms abzuwenden und den Fokus der Arbeiten auf die Verhinderung der Lärmentstehung zu richten.** Eine Umrüstung, insbesondere von Güterwagen, auf K- oder LL-Sohlen, die den höchsten Geräuschanteil im Eisenbahnverkehr mit sich bringen, ist aufgrund der Ergebnisse dieser Arbeit **mittelfristig gesehen der einzig mögliche Weg, die Bahn als konkurrenzfähiges Verkehrsmittel erhalten zu können.**

Schwachpunkt Bahnlärm den Lärm an der Quelle bekämpfen

Zeitungsmeldung:

Deutschland hat beschlossen, dass Güterwagen auf dem nationalen Netz **ab 2020/2021 leiser unterwegs** sein müssen, Um den Güterwagen leise zu machen, muss er **von der herkömmlichen Graugusssohle auf die sogenannte LL- oder K-Sohle umgerüstet werden**. Das trifft **vor allem vor 2008 gebaute Wagen** – alle danach gebauten sind bereits „lärmarm“. Österreichische Privatgüterwagen-Anbieter sind hier besonders betroffen, zumal viele Waggons zwischen Deutschland und Österreich rollen und daher ab 2020/21 den deutschen gesetzlichen Vorschriften entsprechen müssen

www.vpirail.at/sites/default/files/presseartikel/2017/verkehr102017unb.pdf

Inbetriebnahme Koralmbahn: 12/2025

Seit Fahrplanwechsel 10. Dezember 2017 gilt in Österreich:

Bis zu 1700 EUR pro vierachsigen und 850 EUR pro zweiachsigen Wagen können Güterbahnen vom österreichischen Staat erhalten, **wenn sie die Fahrzeuge auf Lärm mindernde Bremstechnologie umrüsten**. Die Förderung wird in Form eines Nachlasses auf das Infrastrukturnutzungsentgelt gewährt.

Weiterführende Dokumentationen:

Youtube : Schlagwort : Koralmbahn

Koralmbahn im Portrait

Im Herzen Europas

30 min – 13.10.2017 ORF: Österreich heute

<https://www.youtube.com/watch?v=K7PiudbgzBk>

Was bringen die neuen Bahntunnel in Österreich

<https://www.youtube.com/watch?v=pjttbWRgjMU>

Kärnten: Letzte Tunnel für Koralmbahn – 23.9.2016

<https://www.youtube.com/watch?v=xFYCgapeD70>

Baufortschritt bei der Koralmbahn Stand 2015

<https://www.youtube.com/watch?v=Lia8kXkQPAs>

Zeitraffer Webcam Baustelle Koralmtunnel - Montage der Tunnelvortriebsmaschine

<https://www.youtube.com/watch?v=ptddTM7ANac>

Danke für die
Aufmerksamkeit
Glück auf

