

848/A(E) XXV. GP

Eingebracht am 11.12.2014

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Erwin Angerer, Mag. Gernot Darmann, Harald Jannach und Wendelin Mölzer und DI Gerhard Deimek
betreffend Erhalt des Verladebahnhofes Kühnsdorf

Obwohl schon mehrfach angekündigt wurde, gemeinsam mit der ÖBB und der Rail Cargo Austria eine Lösung in puncto Erhalt von Abfertigungsstellen zu finden, gibt es diesbezüglich noch immer viele offene Punkte.

Diese Hinhaltenaktik ist für alle betroffenen Bahnhöfe ein unzumutbarer Zustand. Für den Standort Kühnsdorf ist diese Ungewissheit mit zusätzlichen wirtschaftlichen Nachteilen verbunden, da eine aktive Anwerbung von Gewerbe- und Industriebetrieben zusätzlich erschwert wird.

Es muss daher für die Region Südkärnten eine lückenlose Anbindung an den Güterverkehr gewährleistet sein, sowohl jetzt als auch dann, wenn die Koralmbahn in Betrieb genommen wird, da ansonsten nicht nur die Gefahr besteht, dass sich keine weiteren Betriebe mehr ansiedeln werden, sondern auch, dass bestehende Betriebe ihren Standort verlegen.

Eine Schließung des Verladebahnhofes Kühnsdorf würde den viel getätigten Slogan „Von der Straße auf die Schiene“ unserer Meinung nach ad Absurdum führen und jeglichen Bestrebungen ökologischer Nachhaltigkeit zuwiderlaufen. Diesbezüglich wurde bereits 2008 in einem Bericht des Rechnungshofes darauf hingewiesen, dass es notwendig sei, *„verkehrspolitische[n] Rahmenbedingungen umgehend zu schaffen, um damit eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu forcieren“* (RH-Bericht 2008/05: 88).

Für die regionale Wirtschaft und ein vernünftiges Ökologiegefüge ist die direkte Anbindung an die Bahn von immenser Bedeutung, weshalb wir vehement für den Erhalt des Verladebahnhofes Kühnsdorf eintreten.

Eine Studie der Universität Klagenfurt hat erhoben, dass das Schienengüterverkehrspotenzial im Radius von 30km rund um diesen Standort zirka 1,7 Millionen Tonnen beträgt.

„Darin berücksichtigt wurden primär Gütergruppen, die ein hohes Maß an Bahnaffinität besitzen. Dies sind Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft, Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse, Holz sowie

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Möbel), Papier, Pappe und Waren daraus, Chemische Erzeugnisse und Chemiefasern, Gummi- und Kunststoffwaren.“ (Winkler & Wurzer 2014: 39.)

Der Güterversand und der Güterempfang aus ganz Kärnten belaufen sich momentan auf rund 5,2 Millionen Tonnen. Am Verladebahnhof Kühnsdorf würde der Güterverkehr bei entsprechender Infrastruktur (bspw. Errichtung eines Materialwirtschaftszentrums = MAWIZ etc.) vervielfacht werden, so dass von dort zusätzlich über 30% des aktuellen Kärntner Güterverkehrsaufkommens abgewickelt werden könnten. Die damit aufkommende Potenzialsteigerung Kühnsdorfs würde gleichsam mit einem Anstieg der Wirtschaftlichkeit des gesamten österreichischen Güterverkehrs einhergehen.

Die erst kürzlich erfolgte Betriebsansiedlung eines italienischen Granulaterzeugers zeigt uns, dass das Potenzial Kühnsdorfs bereits über österreichische Grenzen hinaus bekannt ist.

Der Erhalt des Verladebahnhofs in Kühnsdorf unterliegt daher einem massiven öffentlichen Interesse und ist für die Arbeitsplätze im Jauntal, der gesamten Region Südkärnten wie auch für das für uns wirtschaftlich wichtige Nachbarland Slowenien von elementarer Bedeutung.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, alle notwendigen Maßnahmen zu setzen, die für den Erhalt und Ausbau des Verladebahnhofes Kühnsdorf mit Anbindung an die voraussichtlich 2022 in Betrieb gehende Koralmbahn erforderlich sind.“

In formeller Hinsicht wird um Zuweisung an den Verkehrsausschuss ersucht.