

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0045-I/PR3/2014
DVR:0000175

Wien, am 19. Jänner 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Angerer und weitere Abgeordnete haben am 20. November 2014 unter der **Nr. 3138/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Wertschöpfungsmaßnahmen entlang der Baltischen-Adriatischen Achse (BAA) nach Inbetriebnahme der Koralmbahn (2022) gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Fragen 1 und 2:

- *Welche Maßnahmen werden gesetzt, um die Koralmbahn nach Inbetriebnahme (voraussichtlich 2022) wirtschaftlich nutzen zu können?*
- *Welche Projekte werden beziehend auf die BA-Achse und insbesondere hinsichtlich der Koralmbahn bis 2022 realisiert?*

Im Rahmenplan 2014-2019 sind entlang der Baltisch Adriatischen Achse folgende Projekte enthalten:

Ausbau Marchegger Ast (Wiener Abschnitt)

Wien Hbf; Neuerrichtung inkl. Südtirolerplatz

Wien Meidling - Wien Blumental; Ausbau Pottendorferlinie

Inzersdorf; Errichtung Terminal (Cargo-Center Wien)

Wien Blumental - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorferlinie
Gloggnitz - Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)
Gloggnitz - Mürzzuschlag; Sanierung Bestandsstrecke
Bruck a.d. Mur - Graz; Bahnhofsumbauten
Graz Hbf; Bahnhofsumbau
Graz - Klagenfurt; Koralmbahn
Graz - Weitendorf, bedarfsgerechter Ausbau

Kernprojekte zur wirtschaftlichen Nutzung der Baltisch Adriatischen Achse durch den Schienengüter- und Personenverkehr sind die Koralmbahn und der Semmering Basistunnel. Die durch diese beiden Projekte realisierte Flachbahnstrecke stellt eine wesentliche Voraussetzung für die wirtschaftliche Führung von Güterzügen durch den Wegfall von Vorspannlokomotiven und die Möglichkeit zur Führung längerer Güterzüge dar. Für den Personenverkehr bringen die Projekte wesentliche Fahrzeiteinsparungen und stellen damit ebenfalls eine wichtige Voraussetzung für einen wirtschaftlichen Bahnverkehr dar. Die übrigen genannten Maßnahmen dienen der Schaffung der erforderlichen Kapazitäten, weiterer Fahrzeitreduktionen und der Verbesserung des Zugangs zur Bahn, wie etwa der Wiener Hauptbahnhof oder das Terminal Wien Inzersdorf.

Zu den Fragen 3 und 4:

- *Gibt es Pläne für länderübergreifende Kooperationen hinsichtlich der Nutzung der Koralmbahn und wenn ja, welche?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die Baltisch Adriatische Achse ist Teil des mit der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes prioritären Kernnetzes und als „Ostsee-Adria – Korridor“ in der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ festgelegten Kernnetzkorridore. Für die Kernnetzkorridore ist eine einheitliche Koordinationsstruktur über „Korridor-Foren“ festgelegt. In diesen Foren sind verschiedene Interessensgruppen wie die zuständigen Ministerien, die Infrastrukturbetreiber, Häfen, Terminalbetreiber und Regionen

eingebunden, mit dem Ziel entlang des gesamten Korridors ein abgestimmten Ausbau gemäß der Bedürfnisse der Nutzer sicherzustellen.

Es besteht ein laufender Kontakt mit dem Europäischen Koordinator, Herrn Professor Kurt Bodewig; er beteiligt sich aktiv an den europäischen Gremien und übernimmt eine nationale Koordination der Aktivitäten.

Die Baltisch Adriatische Achse ist außerdem ein Schienengüterverkehrskorridor im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr. Ziel dieser Verordnung ist es einen wirtschaftlichen Schienengüterverkehr entlang der definierten Korridore zu ermöglichen und Eisenbahnverkehrsunternehmen den Zugang zu internationalen Fahrplantrassen zu erleichtern. In den Gremien dieses Korridors sind auch Terminals und Häfen vertreten.

Die beiden genannten Initiativen stellen die wesentlichen und umfassendsten internationalen Kooperationen entlang der Achse dar und sollen zu einer entsprechende Nutzung der Koralmbahn beitragen. Darüber hinausgehende Kooperationen einzelner Unternehmungen entlang der Achse sind zu erwarten und zu begrüßen, liegen aber nicht im Zuständigkeitsbereich meines Ressorts.

Zu Frage 5:

- *Welche derzeit vorhandenen Verlademöglichkeiten an der Südbahnstrecke werden an die Koralmbahn angeschlossen?*

Nach der Inbetriebnahme der Koralmbahn bestehen folgende Verlademöglichkeiten:

Verschiebebahnhof Graz/Graz Hauptbahnhof, Bahnhof Puntigam, Bahnhof Kalsdorf, Cargo Center Graz, Bahnhof Werndorf, Bahnhof Wettmannstätten, Bahnhof Grafenstein, Frachtenbahnhof Klagenfurt/Hauptbahnhof Klagenfurt sowie indirekt alle Verladeeinrichtungen entlang der Lavanttalbahn über den IC-Bahnhof Lavanttal und die Verladeeinrichtungen an der Bleiburger Schleife über die Einbindungen Mittlern und Aich; weiters alle Verladeeinrichtungen an der GKB ebenfalls indirekt über die Anbindung im IC Bahnhof Weststeiermark.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Wird insbesondere die bereits bestehende Verlademöglichkeit in Kühnsdorf an die Koralmbahnstrecke angeschlossen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Der bestehende Bahnhof Völkermarkt-Kühnsdorf wird ab 2022 durch einen neuen Bahnhof Kühnsdorf in geänderter Lage ersetzt. Derzeit liegt der ÖBB-Infrastruktur AG keine Bestellung über die Errichtung einer Güterverladeeinrichtung vor. Die Trassierungsparameter und Linienführung der Koralmbahn lassen technisch eine Anbindung zu. Seitens der ÖBB Infrastruktur AG wird in Abstimmung mit dem Land Kärnten/Entwicklungsagentur Kärnten ein Anschluss des Bahnhofes Völkermarkt-Kühnsdorf zu Verladungszwecken derzeit untersucht. Nach Vorliegen der Ergebnisse wäre eine Realisierung als Anschlussbahn möglich, wobei dafür ein entsprechender Betreiber erforderlich wäre.

Zu den Fragen 8 und 9:

- *Gibt es bereits vorhandene Verlademöglichkeiten, die nicht an die Südbahnstrecke angeschlossen werden?*
- *Wenn ja, warum?*

Am Bestand gibt es aus heutiger Sicht keine Änderungen.

Zu den Fragen 10 und 11:

- *Werden die an die Koralmbahn angeschlossenene Bahnhöfe auch dem Personen bzw. Tourismustransport zur Verfügung gestellt?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die Infrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG steht diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung.

Grundsätzlich ist die Koralmbahn für intensiven Personenverkehr ausgelegt. Fernverkehrszüge der ÖBB werden in den Bahnhöfen Graz Hauptbahnhof, Weststeiermark, Lavanttal sowie Klagenfurt Hauptbahnhof halten.

Alle im steirischen Abschnitt liegenden Bahnhöfe der Koralmbahn werden auch für den regionalen Personenverkehr zur Verfügung stehen und genutzt. In Kärnten wurde für die Bahnhöfe in Tourismusgebieten ein eigenes Monitoring gemeinsam mit regionalen Tourismusverbänden und Regionalbüros eingerichtet.

Prinzipiell werden die Regionalverkehre von Verkehrsdiensteverträgen mit den Bestellern in Bund und Land geregelt. Die Verträge der ÖBB-Personenverkehr AG laufen noch bis 2019 (Bund) und 2020 (Land Kärnten).

Zu den Fragen 12 und 13:

- *Gibt es Pläne, die Koralmbahn an Bahnhöfe anzubinden, die einer gewerblichen bzw. touristischen Nutzung (Gewerbegebiete, Touristenattraktionen etc.) dienen?*
- *Wenn nein, warum?*

Eine sehr starke regionale Verknüpfung sowohl für die Wirtschaft als auch für den Tourismus entlang der Koralmbahn ist grundsätzlich vorgesehen. Aus diesem Grund wird das Projekt in Kärnten mit einem regionalen Monitoring begleitet.

Die Vernetzung der Koralmbahn im steirischen Abschnitt erfolgt vor allem über den Knoten Graz. Hier wird die künftige Koralmbahn mit dem steirischen S-Bahnnetz und dem Ennstal-, Schober-Pyhrnkorridor sowie dem Korridor Richtung Marburg und Laibach vernetzt. Darüber hinaus wird der neue Bahnhof Weststeiermark mit der bestehenden GKB-Trasse verknüpft und damit der Raum Deutschlandsberg optimal an die neue Bahnlinie angebunden.

Die Trasse der Koralmbahn wurde in einem aufwändigen Prozess unter Einbindung der Bevölkerung ausgearbeitet. Die Linienführung und Haltepunkte sind dabei über umfangreiche Behörden-verfahren (Umweltverträglichkeitsprüfungen, Eisenbahnrechtliche Genehmigungen) festgelegt worden. Im Rahmen des Projektes Koralmbahn werden direkt an der Koralmbahn 12 Bahnhöfe und weitere 10 Bahnhöfe an den Zulaufstrecken der Lavanttalbahn, Schleife Bleiburg und Südbahn südlich von Graz neu errichtet oder modernisiert. Damit ist eine bestmögliche Zugänglichkeit der Regionen an die neue Infrastruktur der Koralmbahn sichergestellt. Die

Kundenzuwachsraten in den bereits in Betrieb genommenen Streckenabschnitten und Bahnhöfen bestätigen dies.

Zu den Fragen 14 und 15:

- *Sind Anbindungen/Zusammenarbeiten mit den NAPA-Häfen angedacht?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die Zusammenarbeit mit den NAPA Häfen erfolgt im Rahmen der Zuständigkeit des bmvit über die in meiner Beantwortung zu Fragepunkt 3 dargelegten Korridorstrukturen. Darüber hinausgehende Kooperationen einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen entlang der Achse mit den Häfen sind zu begrüßen. Die konkrete Anbindung der Häfen an die Baltisch Adriatische Achse liegt in der Zuständigkeit der entsprechenden Staaten, im Konkreten Italien und Slowenien. Eine effiziente Anbindung der Häfen an das Schienennetz ist aber auch Teil der Bestrebungen im Rahmen der Kernnetzkorridore. Das Anliegen einer effizienten Anbindung der Häfen an das Schienennetz wird aber von Österreich aktiv eingebracht, etwa gegenüber Herrn Professor Kurt Bodewig, dem Koordinator dem Transeuropäischen Netze, anlässlich seines Besuches in Wien.

Zu den Fragen 16 und 17:

- *Ist der Ausbau des Standortes Villach/Fürnitz angedacht, um Güterströme dort zu bündeln und zu verteilen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Seitens des Bundesministeriums wird die grundsätzliche Idee den Terminal Villach Fürnitz auch als Dryport zu nutzen und damit die Bündelung von Verkehren als Hinterlandhub auf der Schnittstelle zwischen zwei hochrangigen Verkehrsachsen, nämlich der Baltisch Adriatischen Achse und der Tauernachse zu ermöglichen, begrüßt. Mein Ressort hat die Vorhaben der Kärntner Landesregierung im Zuge der EU-Projekte AlpFRail und TRANSITECTS mitverfolgt.

Die konkrete Umsetzung bzw. die Entwicklung von Geschäftsmodellen für Terminals liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des bmvit.

ÖBB-Projekt Cargo Combi Terminal (CCT) Fürnitz:

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 5. September 2007 wurde nach Durchführung und Abschluss eines UVP-Feststellungsverfahrens und des anschließenden erforderlichen Verwaltungsverfahrens der ÖBB-Infrastruktur AG, die die Trassengenehmigung nach dem Hochleistungsstreckengesetz und die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die Errichtung des Cargo Combi Terminal Fürnitz (CCT Fürnitz) erteilt. Im Hinblick auf die Größe des Vorhabens wurde mit der Baugenehmigung für die Fertigstellung und Inbetriebnahme eine Frist von 7 Jahren somit bis zum 5. September 2014 festgelegt. In der Folge wurden durch die ÖBB-Infrastruktur AG bei den zuständigen Behörden weitere Bescheide nach den Materiengesetzen erwirkt und sind diese in Rechtskraft erwachsen, sodass einer Errichtung des CCT Fürnitz keine rechtlichen Gründe entgegenstehen würden.

Aufgrund der neuen Rahmenbedingungen (veränderte Marktsituation) wird das gegenständliche Projekt derzeit von der ÖBB-Infrastruktur AG gemeinsam mit dem Land Kärnten evaluiert. Die weiteren einzelnen Prozessschritte werden auf der Grundlage des Ergebnisses der Evaluierung gesetzt.

Auf Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG wurde daher zuletzt mit Bescheid vom 16. Juli 2014 die Bauausführungsfrist für die Errichtung des CCT Fürnitz um weitere sieben Jahre bis zum 15. September 2021 verlängert.

Der vorhandene Terminal in Villach ist aktuell lediglich zu etwas mehr als 50% ausgelastet.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
	Datum	2015-01-20T10:36:46+01:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	ZsODPWFihJ6hKASy1I3LtgymvyN/bwNyqFrYYil4Z75wWna4aUVnYO0G6wJLSdstx DzYntg9qhlrYTjKGuicGpQ7zAggEKD+jcC/9PSzAkennDBvBbs3fp3i9CjJQLjhGa xBONa6EEEmq6zXoyquzLzlygJeijthcl0FC1Zd6tMQ=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	