
3137/J XXV. GP

Eingelangt am 20.11.2014

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

ANFRAGE

des Abgeordneten Erwin Angerer
und weiterer Abgeordneter

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Umsetzung des genehmigten Projektes zur Errichtung eines Cargo Combi
Terminals in Fürnitz und zum Ausbau des Standortes zu einem Dry-Port der
Europäischen Süd- bzw. NAPA Häfen

Die Betreiber von Seehäfen zeigen einer Studie der Universität Klagenfurt zufolge ein gesteigertes Interesse, *„auch die Hinterlandverkehre, also die Transportströme vom und zum Hafen, zu kontrollieren und zu steuern“* (Winkler & Seebacher 2010). Zudem sind die Kapazitäten der meisten Häfen bereits überlastet, sodass es nicht mehr möglich ist, das zunehmende Gütervolumen – vor allem aus Asien – vor Ort in den Häfen abzuwickeln. Um diese Logistikengpässe zu vermeiden, werden vermehrt Hinterland-Hubs eingesetzt, die die Aufgabe haben, die Transportströme zu lenken und den jeweiligen Ansprüchen der Häfen gerecht zu werden. Dadurch werden die Häfen näher zum Kunden verlagert, so dass geringere Transportwege und -zeiten erreicht werden können. Sogenannte „Dry-Ports“ sind als erweiterte Hafentore der Seehäfen zu verstehen, die bis ins Hinterland reichen. Damit können Kapazitätsengpässe vermieden und die Güterbehandlung durch die Verlagerung ins Hinterland optimal gesteuert und kontrolliert werden.

Insbesondere der Standort Fürnitz bei Villach bietet die Möglichkeit, als Hinterland-Hub die Transportströme der Europäischen Südhäfen abzuwickeln.

Eine der bedeutungsvollsten Stärken des Terminals Villach-Süd ist die geographische Lage, die den Standort für alle Im- und Exportgüter, die über die Alpen transportiert werden müssen, zu einem wirtschaftlich und strategisch bedeutenden Ort macht. Auf der Südseite des österreichischen Alpenvorlands, direkt auf dem Schnittpunkt der Tauernachse (Korridor 10) und der Baltisch-Adriatischen Achse liegend, bietet das bestehende Terminal in Villach-Süd bereits eine gute Schienen- wie auch Straßenverbindung nach Mittel- und Osteuropa. Durch die Erschließung dieses neuen Verkehrskorridors (der BAA) konnte bereits sichergestellt werden, dass Kärnten an eine der wichtigsten europäischen Verkehrsachsen angebunden wurde.

Neben dem Brennerpass ist der Tauernpass die einzig effektive Transportstrecke über die Alpen im östlichen Alpenbogen. Aufgrund der guten infrastrukturellen Vernetzung von Villach-Süd besteht am geplanten Premium Dry Port die Möglichkeit, alle Containerströme von und zu den nordadriatischen Häfen zu konsolidieren und zu

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

lenken. Der Standort kann sich dadurch als Clearingstelle des östlichen Alpenbogens etablieren und so das Gateway nach Mittel- und Osteuropa darstellen. Eine weitere Stärke des Standorts Villach-Süd ist das Areal und die Infrastruktur des bereits bestehenden intermodalen Terminals.

Der Ausbau des Standortes Fürnitz zu einem Hinterland-Hub ist umso wichtiger, als dass sich die Häfen Venedig, Triest, Koper und Ravenna zur NAPA zusammengeschlossen haben, um eine sinnvolle Alternative zu den nordeuropäischen Häfen – wie z.B. Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam und Antwerpen durch kürzere Transportrouten und schnellere Lieferzeiten zu bieten. Dadurch haben sich weitere Möglichkeiten eröffnet, um gemeinsame Synergien zu nutzen und kooperative Zusammenarbeiten anzustreben.

Eine erfolgreiche Standortentwicklung muss dementsprechend unbedingt als Gesamtlösung betrachtet werden. Neben den Schwerpunkten der Häfen- und Verkehrsanbindungen sind es vor allem die damit einhergehenden Betriebsansiedelungen, die für eine rasche Umsetzung des Projektes sprechen. Eine Steigerung der Attraktivität des Industrie- und Wirtschaftsstandortes Kärnten würde sich auch überaus positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung Gesamtösterreichs auswirken.

In den letzten Jahren hat sich bereits das Land Kärnten vor allem in Zusammenarbeit mit der Entwicklungsagentur Kärnten (EAK) darum bemüht, Ansiedelungen und Standortentwicklungen zu forcieren. Entsprechende Anstrengungen wurden auch in Kooperation mit der Rail Cargo Austria gesetzt.

Aktuell wird das Güterverkehrszentrum (GVZ) ALPLOG in Fürnitz als Terminalstandort der Rail Cargo Austria und für den Umschlag von Gütern genutzt. Um das Güterverkehrspotential vor Ort auch kurzfristig ausnutzen zu können, ist der Teilausbau des Terminals geplant. Der Bau eines dementsprechenden „Cargo Combi Terminals“ wurde bereits per Bescheid vom 05.09.2007, GZ, BMVIT-820, 108/0002-IV/SCH2/2007 genehmigt. Laut aktuellem Bescheid des Bundesministeriums (v. 18.07.2014) hat die Bauführung für die Errichtung Cargo Combi Terminal Fürnitz bis zum 05.09.2021 zu erfolgen. Aufgrund fehlender Finanzmittel konnte mit dem Ausbau des Terminals bis dato nicht begonnen werden.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfrage

1. Wann wird mit der Umsetzung des Projektes zur Errichtung eines Cargo Combi Terminals in Fürnitz begonnen?
2. Welche Anstrengungen werden seitens des Ministeriums getroffen, um den Teilausbau des Terminals am Standort Fürnitz voranzutreiben?
3. Sind für das GVZ ALPLOG in Fürnitz weitere Ausbauschritte angedacht, wenn ja, welche?
4. Ist mit einem Ausbau des GVZ Fürnitzs bis zur Fertigstellung der Koralmbahn ab 2022 zu rechnen?
5. Wird von Seiten des Bundesministeriums der Ausbau des Standortes Fürnitz zu einem Hinterland-Hub forciert bzw. unterstützt?

6. Wenn ja, welche Maßnahmen wurden diesbezüglich bereits gesetzt?
7. Haben bereits Kontaktaufnahmen zu den Vertretern der NAPA-Häfen stattgefunden?
8. Wenn ja, mit wem?
9. Wenn nein, warum?
10. Ist eine Kooperation zwischen dem Standort Fürnitz und den nordadriatischen Häfen angedacht?
11. Wenn ja, wie wird sich diese darstellen?
12. Wenn nein, warum nicht?
13. Wie soll der Standort Fürnitz in Zukunft vermarktet werden?
14. Gibt es diesbezüglich Bestrebungen von Seiten des Bundesministeriums, eine Betreiber- und Nutzergesellschaft unter Einbeziehung privater und öffentlicher Beteiligter zur Vermarktung des gesamten Standortes zu errichten?
15. Wenn nein, warum nicht?