

der Abgeordneten Erwin Angerer, DI Gerhard Deimek
und weiterer Abgeordneter
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Wertschöpfungsmaßnahmen entlang der Baltisch-Adriatischen Achse
(BAA) nach Inbetriebnahme der Koralmbahn (2022)

Die Baltisch-Adriatische Achse (BAA) als eine der wichtigsten Nord-Süd-Transversalen Europas verbindet und vernetzt aufstrebende Wirtschaftsregionen dreier neuer EU-Mitgliedsstaaten (Polen, Tschechien, Slowakei) mit wirtschaftlich bedeutenden Agglomerationen in Österreich und Norditalien. Diese baltisch-Adriatische-Achse (von Danzig bis Bologna) zählt zu den bedeutsamsten Alpenquerungen, umfasst 85 Ballungsräume und Wirtschaftszentren in Süd- und Osteuropa und verbindet nahezu 50 Mio. Menschen in 10 EU-Staaten.

Darüber hinaus stellt sie eine wichtige Verknüpfung mit anderen prioritären Achsen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) her und leistet durch die Verlagerung von Güterströmen auf die Schiene einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der international festgelegten Klimaziele. Die österreichische Südbahnstrecke (inklusive Semmeringbasistunnel und Koralmbahn) wurde jedoch erst 2013 als Teil des Baltisch-Adriatischen Korridors in die TEN-V-Leitlinien aufgenommen; Bemühungen hierfür gab es in den Jahren zuvor vor allem von Seiten der Kärntner und der Steiermärkischen Landesregierung. Die darauf beruhenden Projekte haben schließlich auch zum gewünschten Erfolg und zur besseren Vernetzung am internationalen Binnenmarkt geführt.

Bereits umgesetzte Logistikprojekte in Zusammenarbeit mit der europäischen Union, dem Land Kärnten und der Entwicklungsagentur Kärnten:

- Susfreight („Güterverkehr im Alpenraum“, LZ: 09/2013 – 11/2014, Gesamtbudget: € 518.000)
- LOG4Green („Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit und des Wettbewerbs in sechs europäischen Regionen“, LZ: 12/2011 – 12/2014, Gesamtbudget: € 2.544.574)
- BATCO („Stärkung der Baltisch-Adriatischen Verkehrsachse“, Gesamtbudget: € 4,8 Mio.)
- CASTLE („Verbesserung der Logistik-Effizienz bei KMU durch Vernetzung und Kooperation“, LZ: 11/2008 – 12/2011)
- I-LOG („Stärkung der transnationalen wirtschaftlichen Zusammenarbeit von Regionen durch entsprechende Transportkoordination“, LZ: 01/2003 – 10/2006)
- ENLOCC („Etablierung eines europäischen Netzwerkes von regionalen Logistik-Kompetenz-Zentren im Rahmen des INTERREG IIIC WestProgramms, LZ: 10/2003 – 12/2006)
- REDECON („Erhebung von Standortpotentialen“, LZ: 01/2005 – 06/2007)

Die BAA setzt nachhaltige wirtschaftliche Impulse für Nord-, Ost- und Südosteuropa, bietet einen optimalen Zugang zu europäischen und durch die verbesserte Anbindung der Nordadriatischen Häfen via Suez Kanal ein Tor zu den boomenden asiatischen Märkten. Eine durchgehend leistungsfähige Schienenverbindung

beinhaltet auch ein enormes Erschließungspotenzial für den Personenverkehr und damit für den Tourismus der angeschlossenen Regionen.

Mit dem Bau der Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt sowie des Semmeringbasistunnels wird ein maßgeblicher Beitrag zur Beseitigung der einzigen infrastrukturellen Engpässe zwischen Danzig und der Oberen Adria geleistet. Durch diese Neuausrichtung der Raum- und Erreichbarkeitsstruktur ergeben sich für die Wirtschaft der südlichen Bundesländer zusätzliche Potenziale, die es zu nutzen gilt, wie z.B.:

- Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung der Regionen entlang der Baltisch-Adriatischen Achse.
- Verbesserung der Anbindung an europäische und asiatische Märkte.
- Steigerung der Bedeutung der Nord-Adriatischen Häfen für den inner-europäischen und interkontinentalen Warenverkehr.
- Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße (LKW) auf die Schiene.
- Massive Reduktion von transportverursachten Emissionen (CO₂, NO_x, Lärm, etc.).
- Ausräumung von infrastrukturellen Verkehrsengpässen.
- Verkürzung von Fahrtzeiten.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- u.V.m.

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

Anfrage

1. Welche Maßnahmen werden gesetzt, um die Koralmbahn nach Inbetriebnahme (voraussichtlich 2022) wirtschaftlich nutzen zu können?
2. Welche Projekte werden bezugnehmend auf die BA-Achse und insbesondere hinsichtlich der Koralmbahn bis 2022 realisiert?
3. Gibt es Pläne für länderübergreifende Kooperationen hinsichtlich der Nutzung der Koralmbahn und wenn ja, welche?
4. Wenn nein, warum nicht?
5. Welche derzeit vorhandenen Verlademöglichkeiten an der Südbahnstrecke werden an die Koralmbahn angeschlossen?
6. Wird insbesondere die bereits bestehende Verlademöglichkeit in Kühnsdorf an die Koralmbahnstrecke angeschlossen?
7. Wenn nein, warum nicht?
8. Gibt es bereits vorhandene Verlademöglichkeiten, die nicht an die Südbahnstrecke angeschlossen werden?
9. Wenn ja, warum?
10. Werden die an die Koralmbahn angeschlossenen Bahnhöfe auch dem Personen- bzw. Tourismustransport zur Verfügung gestellt?
11. Wenn nein, warum nicht?
12. Gibt es Pläne, die Koralmbahn an Bahnhöfe anzubinden, die einer gewerblichen bzw. touristischen Nutzung (Gewerbegebiete, Touristenattraktionen etc.) dienen?
13. Wenn nein, warum?
14. Sind Anbindungen/Zusammenarbeiten mit den NAPA-Häfen angedacht?
15. Wenn nein, warum nicht?

16. Ist der Ausbau des Standortes Villach/Fürnitz angedacht, um Güterstöße dort zu bündeln und zu verteilen?
17. Wenn nein, warum nicht?



Handwritten signatures and initials are present in the upper right area of the page. The signatures appear to be in cursive and include the letters 'E', 'W', 'i', 'P', 'h', 'h', 'J', 'M', and 'D'.