

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

des Abgeordneten Erwin Angerer
und weiterer Abgeordneter
betreffend Cargo Combi Terminals in Fürnitz

*eingebraucht im Zuge der Debatte über den Bericht des Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (820 d.B.): Bundesgesetz über die Bewilligung des Bundesvoranschlags für das Jahr 2016 (Bundesfinanzgesetz 2016 - BFG 2016) samt Anlagen (891 d.B.), UG 41
in der 104. Sitzung des Nationalrates*

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 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.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der zuständige Bundesminister für Finanzen wird ersucht, die erforderlichen Mitteln zur Verfügung zu stellen, dass es umgehend zum Um- bzw. Ausbau des Güterverkehrszentrum ALPLOG in Fürnitz zu einem Cargo Combi Terminal kommt und dieses mit Fertigstellung der Koralmbahn an diese angebunden wird.“

