

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

des Abgeordneten Erwin Angerer
und weiterer Abgeordneter
betreffend **Ausbau bzw. Adaptierung der Bahnhöfe entlang der
Koralmbahnstrecke in Kärnten**

2022 wurde vom Joanneum Research und dem Institut für Wirtschafts- und Standortentwicklung eine Standortstudie durchgeführt, um das Wachstumspotenzial für den „Wirtschaftsraum Südösterreich“ zu analysieren. Dabei rückte insbesondere das Koralmbahnprojekt in den Mittelpunkt. Die Koralmbahn als Teil der neuen Südstrecke soll nicht nur Österreichs Norden und Süden miteinander verbinden, sondern als Teil des Baltisch-Adriatischen Korridors eine Verbindung zu den wichtigsten Seehäfen und Industrieräumen in Mitteleuropa herstellen. Für die Wirtschaft ergeben sich daraus enorme Chancen, von denen die Gemeinden des „Kerngebietes“ (Graz-Klagenfurt) profitieren könnten. Laut Studienautoren sind wesentliche Vorteile durch die Koralmbahn, dass auch periphere Regionen an die städtische Infrastruktur angebunden werden und auch, dass es mehr Arbeitsplätze in Tagespendlerdistanz gibt. Zudem ist durch das Vorhandensein eines Bahnhofes ein höheres Bevölkerungswachstum zu erwarten, und der Ballungsraum Graz-Klagenfurt wird neben Wien zum zweitgrößten Ballungsraum in Österreich.¹

Was sich hier nach einer kompletten Win-Win-Situation anhört, präsentiert sich in der Realität aktuell jedoch anders. Wie aus diversen Medienberichten hervorgeht, ist der neue ÖBB-Bahnhof im südkärntnerischen Kühnsdorf zwar dafür geeignet, dass hier Regional- und S-Bahnen halten, für Intercity-Züge aus Graz oder Wien wird Kühnsdorf jedoch nur ein Durchfahrtsbahnhof werden, sofern es kein Einlenken der ÖBB gibt. Für neue Fernzüge, die nach Fertigstellung der Koralmbahn hier verkehren werden, sind die Bahnsteige um rund 60 Meter zu kurz. Laut dem zuständigen Abteilungsleiter der Kärntner Landesregierung, Albert Kreiner, sei Kärnten vonseiten des Bundes und der ÖBB eine fernverkehrstaugliche Haltestelle jedoch zugesagt worden.² Dass viele Gemeinden entlang der Koralmbahn vom in Aussicht gestellten Wirtschafts- und Tourismusaufschwung nicht profitieren werden, weil die Bahnsteige zu kurz dimensioniert sind, ist nicht verständlich. Da es laut ÖBB prinzipiell die Möglichkeit gibt, Bahnsteige zu verlängern, muss hier nun rasch gehandelt werden, um die Entwicklungsmöglichkeiten und Wachstumspotenziale entlang der Koralmbahn auch in Süd-Österreich maximal nutzen zu können.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

Entschließungsantrag


Der Nationalrat wolle beschließen:

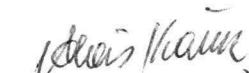
¹ Vgl. WKO (2022): [Die Koralmbahn und ihre regionalökonomische Wirkung - news.wko.at](#).

² Vgl. DerStandard (2023): Fit für die große Chance? Ausgabe vom 28.2.2023, S. 11.


„Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wird aufgefordert, gemeinsam mit der ÖBB Konzepte auszuarbeiten, um einen Anschluss kleinerer Bahnhöfe Kärntens entlang der geplanten Koralmbahnstrecke ab Inbetriebnahme der Koralmbahn für jegliche Arten von Zügen (Fernzüge, Regionalzüge, etc.) sicher zu stellen. Insbesondere die Verlängerung von Bahnsteigen, damit auch Fernzüge halten können, ist zu gewährleisten.“

In formeller Hinsicht wird um Zuweisung an den Verkehrsausschuss ersucht.


(RUPNIK)


(ALOIS KAINZ)


(KLAUS)


(EDER)


(SCHRIEDLECHNER)



