

Entschließungsantrag

der **Abgeordneten Philip Kucher, Klaus Köchl, Dr.ⁱⁿ Petra Oberrauner, Dr. Johannes Margreiter, Mag. Christian Ragger, Maximilian Linder**

Kolleginnen und Kollegen

betreffend „Umsetzung der Kärntner Güterverkehrstrasse und Anbindung der durch die Koralmbahn erschlossenen Regionen an das überregionale Eisenbahnnetz“

eingebraucht im Zuge der Debatte zum Bericht des Verkehrsausschusses über die Regierungsvorlage (2603 d.B.): Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird (2645 d.B.) Top 24

Mit der Fertigstellung der Koralmbahn im Jahr 2026 (laut Planung) wird Kärnten an das Schienennetz der wichtigsten Nord-Süd-Transversalen Europas angeschlossen. Den damit verbundenen Vorteil im Hinblick auf Infrastruktur, Wirtschaftsstandort und Klimapolitik steht die Frage des Lärmschutzes für die Anrainerinnen und Anrainer – vor allem an der sogenannten Wörtersee-Trasse zwischen Klagenfurt und Villach – gegenüber.

Auf Basis eines gemeinsamen Dringlichkeitsantrags aller im Kärntner Landtag vertretenen Parteien zum Thema „Umsetzung der Kärntner Interessen auf der Bahntrasse im Zentralraum Klagenfurt – Villach“ wurde am 31. Mai 2017 von allen Regierungsmitgliedern des Landes Kärnten sowie vom damaligen Verkehrsminister Jörg Leichtfried ein Memorandum of Understanding unterfertigt. Dieses beinhaltet:

1. Lärmschutz
2. Forschungsinitiative und Testanwendungen Lärmreduktion im Infrastrukturbetrieb
3. Förderung Flüster-Güterzüge
4. Planungsarbeiten für eine Güterverkehrsumfahrung zwischen Klagenfurt und Villach
5. einen gemeinsamen Lenkungsausschuss zwischen BMVIT (heute BMK), ÖBB & Land Kärnten

Unverantwortlich und im Interesse der Kärntner Bevölkerung schlicht inakzeptabel ist der Umstand, dass im aktuellen Rahmenplan 2023-2028 keinerlei Planungen für eine eigene Güterverkehrstrasse im Kärntner Zentralraum vorgesehen sind.

Im vom Güterbahnlärm betroffenen Zentralraum Kärntens leben rund 200.000 Menschen und befinden sich hunderte Tourismus- und Gastronomieunternehmen. Tatsache ist, dass Lärm gesundheitsschädlich ist.

Auch im Hinblick auf klimapolitische Erwägungen ist die Möglichkeit, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, von großer Bedeutung: jede Tonne Fracht auf der Schiene bringt rund 15-mal weniger CO₂-Ausstoß als mit dem Transport per Lkw.

Durch die Verlagerung des Güterverkehrs auf eine eigene Strecke lässt sich der Personenverkehr entsprechend verbessern. Dies entspricht auch der Gesamtstrategie des Kärntners Mobilitätsmasterplan 2023.

Ebenso ist das von der Koralmbahn erschlossene Gebiet durch die Planung von Haltepunkten für Schnellzüge an den Bahnhöfen samt einer entsprechenden Infrastruktur (u.a. Verlängerung der Bahnsteige, entsprechende Adaptierungen) an den überregionalen Verkehr anzuschließen.

Diesbezüglich ist es notwendig, diese Maßnahmen im ÖBB-Rahmenplan bzw. im ÖBB-Zielnetz zu verankern und finanziell zu bedecken.

Aus den genannten Gründen ist es notwendig rasch Maßnahmen zu ergreifen.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher folgenden

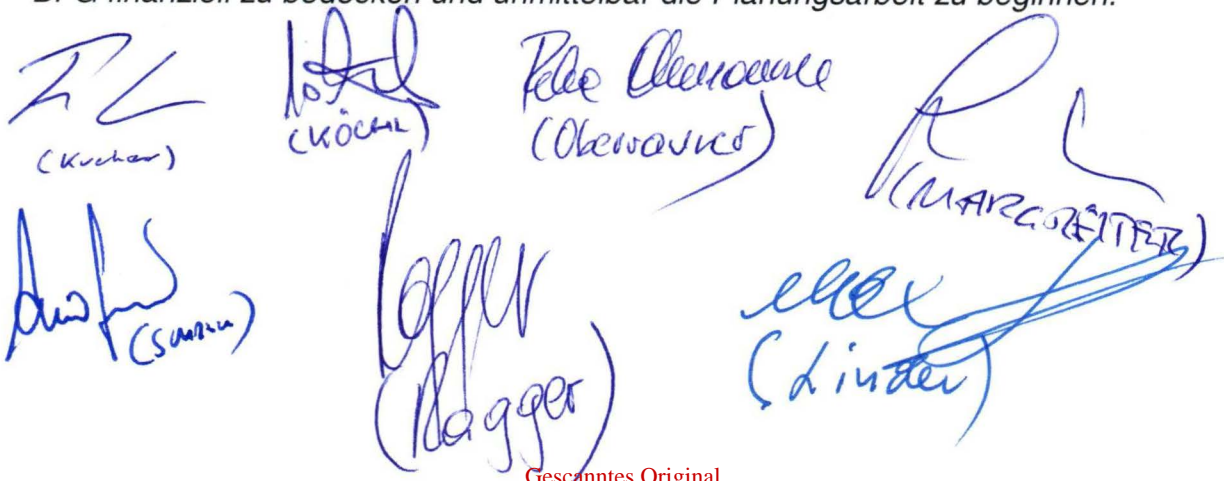
Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wird aufgefordert,

1. die Umsetzung einer Güterverkehrstrasse für Kärnten (Entlastungsstrecke samt Lärmschutzmaßnahmen nördlich des Wörthersees inkl. Umfahrungen der Städte Klagenfurt und Villach) sowie

2. eine überregionale Anbindung der durch die Koralmbahn erschlossenen Regionen in den ÖBB-Rahmenplan sowie in das Zielnetz aufzunehmen, dies entsprechend im BFG finanziell zu bedecken und unmittelbar die Planungsarbeit zu beginnen.“


(Kuchan) (Köcher) (Obenauer) (MARGREITER) (Sauer) (Ragger) (Linder)