

Resolution

der Kärntner Landesregierung zur „Zentralraumtrasse“

Weiterplanung notwendiger neuer hochrangiger Schieneninfrastruktur im Zentralraum Kärnten und Aufnahme der Zentralraumtrasse in den ÖBB-Rahmenplan

Hochwertige überregionale Verkehrsverbindungen sind die Voraussetzung für einen starken Wirtschaftsstandort, für gute Erreichbarkeiten der Region und die Basis für vielfältig vernetzte soziale, wirtschaftliche und gesellschaftliche Aktivitäten. Kärnten ist eine Region an den Knotenpunkten internationaler Verkehrsachsen und kann von diesem Lagevorteil profitieren, um sich als attraktiver Wirtschafts- und Produktionsstandort mit Drehscheibenfunktion im Alpen-Adria-Raum zu positionieren. Mit der Koralmbahn, dem Logistikcenter in Villach/Fürnitz sowie der Anbindung an die Baltisch-Adriatische-Achse setzt das Land neue Impulse.

Der Kärntner Zentralraum ist eine der lebenswertesten Regionen Österreichs. Insbesondere ist die Region am Wörthersee ein touristisch wichtiger Lebens- und Wirtschaftsraum. Um die sich ergebenden wirtschaftlichen Chancen der Region und den Erhalt der hohen Lebensqualität im Zentralraum weiter sicherzustellen, ist die Verlagerung des Güterverkehrs – der trotz technischer Fortschritte beim Einsatz lärmhemmender Züge und Waggonen hauptverantwortlich für den Bahnlärm im Zentralraum ist - auf eine **gesonderte Güterverkehrstrasse**, die nicht wie die Bestandsstrecke durch touristische und bewohnte Gebiete ohne Untertunnelung oder Einhausung führt, **für die gesamte Kärntner Landesregierung ein zentrales Anliegen**.

Das Land Kärnten hat gemeinschaftlich mit der ÖBB und den Gemeinden bereits in den letzten Jahren viele Schritte unternommen, um die Bevölkerung vor der Zunahme des Bahnlärms zu schützen. In einem breiten Bürgerbeteiligungsprozess wurde auch eine Streckenplanung vorgenommen („W2-Trasse“), die auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft Bedacht nimmt und einen breiten Konsens darstellt. Auf der Basis des zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Land Kärnten, unter Einbeziehung der Vertreter sämtlicher im Kärntner Landtag vertretenen Parteien abgeschlossene Memorandum of Understanding für den Zentralraum Kärnten verkennt die Kärntner Landesregierung nicht die Bereitschaft des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, sowie der ÖBB, Maßnahmen zu setzen und gemeinschaftlich Studien in Auftrag zu geben, um eine Trassenführung unter Berücksichtigung bestehender Ergebnisse von Untersuchungen und Bürgerbeteiligungen zu identifizieren, um darauf aufbauend die Planung und bauliche Umsetzung einer Neubautrasse durchzuführen. Entsprechend dem Memorandum gilt es auch für den restlichen Korridor unter Einbezug der Städte Klagenfurt am Wörthersee und Villach, einschließlich der Verknüpfung mit der Tauernbahn und der Anbindung des Verschiebebahnhofs Villach-Fürnitz eine taugliche Trassenführung zu erarbeiten.

Allerdings bringt die Kärntner Landesregierung auch ihre Sorge zum Ausdruck, dass aufgrund der bisher getätigten Vorarbeiten und der ursprünglichen Zusicherung des BMVIT, die Studien 2017 (!) in Auftrag zu geben, die Ergebnisse nicht entsprechend der getroffenen Vereinbarung bis 2020 vorliegen werden und somit eine Verzögerung der Planungsarbeiten eintritt. Auch ist die **Aufnahme in den langfristigen Rahmenplan der ÖBB** Voraussetzung für eine entsprechende Planungs- und Rechtsicherheit.

Aus diesem Grund fordert die Kärntner Landesregierung mit Nachdruck von BMVIT und den ÖBB:

1. Die Planungsstudien zur Trassenplanung sind entsprechend dem Memorandum of Understanding unverzüglich in Auftrag zu geben. Es ist seitens der ÖBB und des BMVIT sicher zu stellen, dass die fortführenden Planungen unmittelbar nach dem Vorliegen der Ergebnisse der Studien im Jahr 2020 seitens der ÖBB in Auftrag gegeben werden.
2. Die für die weiteren Planungsschritte erforderlichen finanziellen Mittel für die Detailplanung der identifizierten Trasse aber auch eine nachhaltige Lösung für die Knoten Klagenfurt und Villach sind im Rahmenplan der ÖBB zu berücksichtigen, damit auch entsprechende EU-Mittel für die Planung lukriert werden können.
3. Eine Projektleitung für den Zentralraum, sowie für Klagenfurt und Villach sollte von den ÖBB so rasch als mögliche wieder eingerichtet werden, damit eine Ansprechstelle für die weiteren Planungsschritte besteht.

Für das Land Kärnten