



II- 1603 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5.905/46-I/1-1971

Wien, am 27. Juli 1971.

653/A.B.

zu 722/J.

ANFRAGEBEANTWORTUNG

Prä. am 30. Juli 1971

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Huber, Suppan, Westreicher und Genossen, Nr. 722/J-NR/1971 vom 30. Juni 1971: Einrichtung einer Städteschnellverbindung Villach-Lienz-Franzensfeste-Innsbruck und umgekehrt".

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1)

Nein.

Die Forderung nach Abgabe einer Besetzungsgarantie ist von den Österreichischen Bundesbahnen weder im gegenständlichen Falle noch bei anderen Verkehrsverbindungen gestellt worden. Da diese Züge dem allgemeinen Verkehr dienen, wäre ein solches Verlangen auch sinnlos. Der Hinweis auf wirtschaftliche Gründe, die der Führung eines Zuges entgegenstehen, darf keineswegs mit der Forderung nach Abgabe einer Besetzungsgarantie verwechselt werden.

Zu Frage 2)

Die Einrichtung einer durchgehenden Verbindung zwischen Klagenfurt und Innsbruck wurde aus Osttiroler Interessentenkreisen schon mehrmals (zuletzt anlässlich der Fahrplanabsprache beim Amt der Tiroler Landesregierung im Jänner und der Sitzung des Tiroler Landesverkehrs-rates im Juli 1.J.) gestellt. Von den ÖBB mußte diese Forderung stets mit dem Hinweis abgelehnt werden, daß nach ihren Erkenntnissen für die Einrichtung einer derart aufwendigen Neuleistung kein ausreichendes Bedürfnis bestehe. Besetzungsgarantie wurde nicht gefordert, doch wurde stets entschieden betont, daß die Zahl an Durchgangsreisenden Klagenfurt bzw. Villach-Innsbruck sehr gering ist und mit einigermaßen kostendeckender Besetzung niemals gerechnet werden könne.

.//.

- 2 -

Die Realisierung des nunmehr geäußerten Vorschlages, für das neue nach internationalen Tarifbestimmungen zu führende Zugpaar ein bestehendes Korridor-Zugpaar ausfallen zu lassen, würde nicht nur eine Reihe von Unterwegsorten zwischen Lienz und San Candido/Innichen einer durchgehenden Reisemöglichkeit nach und von Innsbruck berauben - im Fahrplan-Winterabschnitt würde nur mehr eine, im Sommer würden zwei in jeder Richtung zur Verfügung stehen - sondern auch allgemein eine nicht unerhebliche Erhöhung der Fahrtkosten in der Relation Lienz - Innsbruck nach sich ziehen.

Der Fahrpreis für eine einfache Fahrt von Lienz nach Innsbruck beträgt derzeit bei den im Korridorverkehr geführten Personenzügen (durchgehender ÖBB-Tarif) S 82,--.

Bei Benützung des gewünschten Schnellzuges würde sich der Fahrpreis auf S 114,40 (Internationaler Tarif) erhöhen. Die korrelaten Werte bei Benützung einer ermäßigten Rückfahrtkarte lauten S 131,20 und S 139,60.

Abgesehen davon würde bei Führung im internationalen Verkehr durch den Einbau von Kontrollaufenthalten in San Candido/Innichen und Brennero/Brenner, der durch die Aufgabe von Halten gewonnene Reisedauergewinn nahezu zur Gänze wieder aufgezehrt werden.

Die Aufgabe eines Korridorzugpaars zugunsten der neuen Verbindung in der gewünschten Form stellt daher keine brauchbare Lösung dar. Beim derzeitigen Gesamtaufkommen in der Relation Lienz - Innsbruck - Lienz von 286 Reisenden im Tagesdurchschnitt des stärksten Monates und von 170 Reisenden in den Perioden des schwächeren Verkehrs wäre jedoch eine Vermehrung auf vier, bzw. drei Zugpaare nicht zu verantworten.

Zur Anregung, Ex 503 (derzeitige neue Nummer Ex 233) ab Villach mit der Abfahrt um ca. 5.00 Uhr mit einem Schnellzug nach Bozen weiterzuführen - offensichtlich sind damit die bei diesem Zug ganzjährig geführten Kurzwagen Wien - Lienz gemeint - ist zu sagen, daß diese Kurzwagen primär der Verbindung Wiens mit den Urlaubsorten des Drautales dienen und daher ihre beschleunigte Führung ab Villach,

./. .

- 3 -

d.h. Durchfahrt in einer Reihe solcher Orte, eine wesentliche Verschlechterung in der Verkehrsbedienung Wien - - Drautal ergeben würde. Es sei denn, daß zwei Kurzwagengruppen geschaffen würden - Führung der einen in der heutigen Form und der zweiten mit dem neuen Schnellzug in sehr zeitnaher Lage, was aber einen nicht zu vertretenden Wagenmehraufwand ergäbe.

Aber auch in betriebstechnischer Hinsicht bestehen wegen der unterschiedlichen Traktionsverhältnisse (Villach - Spittal/M. elektrisch, bis Fortezza/Franzensfeste Dampf- oder Dieseltraktion und von da ab wieder elektrisch) echte Bedenken gegen die Realisierung des Vorschlages, da Dieseltriebwagengarnituren (nach dem Vorschlag Doppelgarnituren) verwendet werden müßten, welche in einer für den internationalen Verkehr geeigneten Qualität nicht zur Verfügung stehen.

Abschließend ist noch zu bemerken, daß bis zum Jahre 1965 durch einen Flügel des "Dolomiten-Express" eine internationale Verbindung zwischen der BRD und Lienz über Innsbruck zur Verfügung stand. Dieser Zug mußte aufgegeben werden, weil seine Durchschnittsbesetzung - offensichtlich nicht zuletzt aus vorangeführten tarifarischen Gründen - bei 30 Reisenden lag.

Auch eine bis zum Jahre 1962 bestandene durchgehende Verbindung Wien - Meran über Villach - Lienz mußte aus den gleichen Gründen aufgegeben werden.

Wien, am 27. Juli 1971

Der Bundesminister:

