

II-13368 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 6510 10

1994-04-21

ANFRAGE

des Abgeordneten Renoldner, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend die Außerferner Bahn

Im Zusammenhang mit der Einrichtung eines Allgäu-Schwaben-Taktes durch die Deutsche Bundesbahn AG haben sich neue Möglichkeiten zur Erhaltung und Attraktivierung der Außerferner Bahn ergeben. So hat z.B. das Land Tirol und die Marktgemeinde Reutte mit hohem finanziellen Einsatz für die Verbesserung der Haltestellenproblematik im Außerfern gesorgt: Verlegung des Bundesbahnhofes direkt zum Bahnhof Reutte, um das Umsteigen von der Bahn auf den Bus zu erleichtern; Neuerrichtung der Haltestelle Reutte i.T. Schulzentrum. Die deutsche Bundesbahn hat die Anschlußzüge über den Raum Pfronten-Kempten hinaus stark verbessert und wird wie bisher auch ab dem Fahrplanwechsel 1994/95 alle Züge mit einem Zugbegleiter ausstatten.

Im Unterschied dazu wird der österreichische Eisenbahnbetrieb auf Dieseltriebwagen im Ein-Mann-Betrieb herabgesetzt werden, was bei allen Zügen eine zusätzliche Notwendigkeit zum Umsteigen in Pfronten-Steinach erzwingt und eine wesentliche Erschwernis für die Anreise der Urlaubsgäste nach sich zieht. Dadurch scheidet die Bahn als attraktives Verkehrsmittel für den Bereich Tourismus aus. Eine weitere negative Folgeerscheinung besteht darin, daß ebenso in Garmisch-Partenkirchen bei allen Zügen umgestiegen werden muß, weil die umsteigefreien Verbindungen in die Landeshauptstadt Innsbruck eingestellt werden. Die österreichischen Bundesbahnen haben es an der Wartung des elektrischen Fahrdrabtes fehlen lassen und erwägen mit den neuen Dieseltriebwagen für den österreichischen Streckenabschnitt die Einführung des österreichischen Zugleitsystems, das mit dem signalisierten Zugleitbetrieb (SZB) der deutschen Bundesbahn inkompatibel ist. Durchgehende Züge ohne Umsteigen werden damit vollends unmöglich, weshalb auch die seit Herbst 93 eingestellten Güterzüge in der Relation Kempten-Vils nicht mehr wiedereingeführt werden können. Unnötige Verzögerungen und Aufenthalte sowie das Warten auf die Fahrkartenausgabe durch den Fahrer des Dieseltriebwagens verlangsamen die Fahrzeit auf dieser Strecke, die ohnehin durch niedrige Fahrgeschwindigkeiten gegenüber dem Straßenverkehr benachteiligt ist. Um die Fahrzeit dennoch halten zu können, bleiben z.B. in der Haltestelle Lähn ab dem Fahrplanwechsel im Mai nur noch 2 (!) von 21 Zügen bei Bedarf stehen.

Die unterfertigten Abgeordneten richten in diesem Zusammenhang folgende

ANFRAGE:

an den Bundesminister:

1. Mit welchen Mitteln werden Sie eine Konkurrenzfähigkeit der Außerferner Bahn zum Straßenverkehr gewährleisten?
2. In welchem Zustand befindet sich die Elektrifizierung der Strecke?
3. Bis wann werden die Österreichischen Bundesbahnen in der Lage sein, einen durchgehenden Eisenbahnverkehr von Innsbruck bis Kempten ohne Umsteigen und mit einem einheitlichen Zugleitsystem zu betreiben?
4. Bis wann wird eine Integration des Taktfahrplanes der österreichischen Bundesbahnen mit dem Allgäu-Schwaben-Takt der deutschen Bundesbahn, der zum Sommerfahrplan 94 zum Werdenfels-Takt ausgeweitet wird, akkordiert sein?