



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 18.093/5-4-1995

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Dipl.-VW Dr. Lackner
und Kollegen vom 26. April 1995, Nr. 1038/J-NR/1995
"Korridorverbindung Lienz - Innsbruck"

XIX. GP.-NR
1017/AB

1995 -06- 2 6

ZU

1038 J

Ihre Frage 7

"Ist es Ihrer Ansicht nach verantwortbar, daß aus rein wirtschaftlichem Interesse ein durch einen internationalen Vertrag verbrieftes Recht der Republik Österreich, nämlich das Recht auf die Korridorverbindung Lienz - Innsbruck, aufgegeben wird?"

darf ich wie folgt beantworten:

Im Hinblick darauf, daß diese Frage völkerrechtliche Aspekte anspricht und diese auch in einer gleichlautenden Anfrage an den Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten gestellt wurde, möchte ich die Beantwortung dem Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten überlassen.

Aus verkehrspolitischen Erwägungen muß ich jedoch festhalten, daß das in Ihrer Frage offenbar gemeinte "Übereinkommen zwischen der österreichischen Bundesregierung und der italienischen Regierung über den erleichterten Eisenbahndurchgangsverkehr für Personen, Reisegepäck und Güter zwischen österreichischen Bahnhöfen nördlich der Staatsgrenze bei der Station Brenner (Brennero) und österreichischen Bahnhöfen östlich der Staatsgrenze bei der Station Innichen (San Candido) über Italien (BGBl.Nr. 226/1949) keine Zuganzahl festlegt, sondern lediglich die Bedingungen für den Korridorverkehr determiniert. Im übrigen hängt der weitere Betrieb von Zügen über diese Strecke auch von den Ergebnissen der Gespräche über eine Mitfinanzierung durch das Land Tirol ab. Die ÖBB haben ja Ihre Bereitschaft bekundet, bei finanzieller Beteiligung des Landes Tirol weiterhin ein Zugpaar über die Korridorstrecke zu führen.

Was Ihre übrigen Fragen anlangt, so darf ich darauf hinweisen, daß der in diesen Fragen angesprochene Geschäftsbereich der Eigenverantwortlichkeit der Unternehmensorgane des

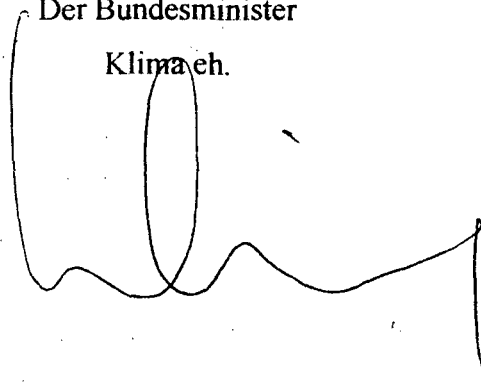
- 2 -

Unternehmens ÖBB unterliegen. Ich habe aber Ihre Fragen an die ÖBB weitergeleitet; die Antwort des Vorstandes darf ich Ihnen in der Beilage zur Kenntnis bringen.

Wien, am 22. Juni 1995

Der Bundesminister

Klima eh.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'K' followed by a series of loops and a vertical line at the end.

Stellungnahme der ÖBB zu parl. Anfrage Nr. 1038/J-NR/1995

Zum Motiventeil der Anfrage:

Grundsätzlich ist festzustellen, daß seitens der ÖBB keineswegs die Absicht besteht, die Korridorverbindung zwischen Innsbruck und Lienz "auszuhungern".

Im Zuge des Projektes "Optimierung Personenverkehr - OPV-96" wurden marktwirtschaftliche Überlegungen bzw. Kostenvergleiche zwischen Schiene und Bus angestellt. Immerhin stehen den Kilometerkosten des Schienenverkehrs wesentlich geringere des Kraftwagendienstes gegenüber, wobei im ggstdl. Fall darüberhinaus noch zu berücksichtigen ist, daß im Schienenverkehr zusätzlich erhebliches Benützungsentgelt an die Italienischen Staatsbahnen Aktiengesellschaft (FS AG) zu bezahlen ist.

Die Korridorzüge werden in der Regel aus Reisezugwagen gebildet, die - im Hinblick auf die Führung als Regionalzüge - durchaus dem nationalen Standard entsprechen.

Zu Frage 1:

"Ist seitens Ihres Ministeriums bzw. der ÖBB eine Einschränkung bzw. Einstellung des Korridorzuges geplant"?

Wenn ja, aus welchem Grund?"

Es wird erwogen, ab Sommerfahrplan 1996 auf der Route Brenner - Pustertal ein Zugpaar, dessen Höchstfrequenz 40 Reisende nicht überschreitet, aus Kostengründen im Schienenersatzverkehr mit KWD-Bussen zu führen.

Die Fahrzeit würde sich dabei um ca. 25 Minuten reduzieren.

Zu Frage 2:

"Ist weiters geplant, die Bahnverbindung Lienz-Innsbruck durch eine Schnellbuslinie über den Felbertauern zu ersetzen?"

Wenn ja, wie begründen Sie diese Maßnahme angesichts der Tatsache, daß der Streckenabschnitt Spittal/Drau - Innichen/San Candido erst vor kurzem um ca. 1 Mrd. S elektrifiziert wurde und wie begründen Sie dies weiter angesichts der ökologischen Aspekte, daß es ja auch laut Ihren eigenen Aussagen die grundsätzliche Linie der österreichischen Verkehrspolitik ist, den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlegen, und nicht umgekehrt?"

- 2 -

In weiterer Folge wird überlegt, Teile des Korridorverkehrs Innsbruck - Lienz durch eine Schnellbuslinie über den Felbertauern zu ersetzen.

Hinsichtlich der ökologischen Aspekte ist zu bemerken, daß der Korridorverkehr Innsbruck - Lienz mit Dieseltraktion abgewickelt wird, dessen Emissionswerte um einiges höher liegen, als die eines modernen Reisebusses. Zusätzlich ist der ca. 3-4fach höhere Treibstoffverbrauch einer Diesellok zu berücksichtigen.

Zu Frage 3:

"Welchen Betrag hat die Republik Österreich für den Korridorzug in den Jahren 1993 und 1994 aufgewendet bzw. wieviel wird im Jahr 1995 dafür veranschlagt?"

Nach vorläufigen Kostenschätzungen wird die an die FS AG zu leistende Vergütung für die Führung der Korridorzüge auf der FS-Strecke in den Jahren 1993 und 1994 jeweils rd. 17 Mio S betragen. Eine Spitzabrechnung der FS AG für diese beiden Jahre wurde noch nicht vorgelegt. Für das Jahr 1995 ist ebenfalls mit Gesamtkosten in der Höhe von rd. 17 Mio S zu rechnen.

Zu Frage 4:

"Können Sie sich vorstellen, daß bei modernerer Ausstattung und kürzerer Fahrzeit des Korridorzuges eine höhere Benutzungsfrequenz erzielt werden kann bzw. die Verbindung nicht defizitär geführt werden müßte?"

Mit Fahrplanwechsel am 28. Mai 1995 wird die Freitag-Nachmittagsverbindung R 4605, Innsbruck Hbf (ab 14.48 Uhr) - Lienz (an 18.06 Uhr) um 9 Minuten beschleunigt. Bei den übrigen Korridorzügen ergeben sich lediglich geringfügige Lageänderungen.

Durchschlagende Fahrzeitverkürzungen sind im Bereich der ÖBB-Strecken nicht möglich. Auf die Fahrzeitenrechnung der FS-AG haben die ÖBB keinen Einfluß, die Fahrzeiten sind jedoch auch durch das Kreuzungsgefüge auf der eingleisigen Pustertal-Strecke bedingt.

Selbst bei modernster Ausstattung der Züge, die sich wiederum auf die Kostenseite

- 3 -

niederschlagen würde, und weiteren (wesentlichen) Fahrzeitverkürzungen ist eine kostendeckende Führung dieses Verkehrs aufgrund des fehlenden Reisendenpotentials nicht möglich.

Zu Frage 5:

"Gibt es diesbezügliche Umfragen bzw. Erhebungen unter Zugsbenützern oder der entsprechenden Zielgruppe in Osttirol?"

Wenn ja, mit welchem Ergebnis bzw. wie wurde diesem Ergebnis Rechnung getragen?"

Wenn nein, wann werden Sie eine entsprechende Erhebung veranlassen?"

Diesbezügliche Umfragen bzw. Erhebungen existieren nicht.

Zu Frage 6:

"Im Rahmen der seinerzeitigen Anfragebeantwortung betreffend die Anfrage Zl. 4368/J-NR/1993 wurde zugesichert, daß zur Anhebung des Reisekomforts auf der Strecke Lienz - Innsbruck ab Winter 1993/94 der Einsatz von Reisezugwagen der "Neuen Generation" angestrebt wird. Aus welchen Gründen ist dies bis heute nicht erfolgt?"

Der nicht erfolgte Einsatz von Reisezugwagen der "Neuen Generation" im Korridorverkehr ist insbesondere auf geänderte Erfordernisse in der Wagendisposition zurückzuführen.

Einerseits wurden hochqualifizierte Fernverkehrswagen, die für die Ablöse der in IC-Zügen eingesetzten Wagen der "Neuen Generation" vorgesehen waren, verspätet ausgeliefert. Andererseits ist nunmehr der Umbau von Wagen der "Neuen Generation" für den Einsatz in Wendezügen vorgesehen. Aus diesen Gründen standen und stehen auch derzeit keine derartigen Reisezugwagen für den Korridorverkehr zur Verfügung.

Im übrigen entspricht das derzeit im Korridorverkehr eingesetzte Wagenmaterial (Reihe 29-35, Bauart "Schlieren" mit ausziehbaren Sitzen) dem bundesweit üblichen Standard im Regionalverkehr und wird auch von den Pendlern durchaus geschätzt.