

II-8298 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
MAG. VIKTOR KLIMA

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

Pr.Zl. 5905/92-4-92

3721/AB  
11. Jan. 1993  
zu 3746/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Renolder, Freundinnen und Freunde vom  
11. November 1992, Zl. 3746/J-NR/1992 "Zusammen-  
arbeit mit dem Nahverkehrsverbund Allgäu"

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Grundsätzlich ist zu bemerken, daß von Bundesseite Überlegungen zur österreichweiten Vereinheitlichung der Finanzierung bei Verkehrsverbänden angestellt werden. Bis Ende 1994 soll ein Vorschlag für eine bundesweite Regelung vorliegen.

Ich habe veranlaßt, ein Pflichtenheft für Abfertigungsgeräte bei Verkehrsverbänden vorzusehen, das gemeinsam mit Vertretern der Länder, der hauptsächlich betroffenen Verkehrsunternehmen und der wesentlichen Hersteller ausgearbeitet werden soll. Diese Geräte sollen aufwärtskompatibel zu möglichst späteren berührungslosen Entwertungsgeräten und abwärtskompatibel zu den bestehenden Geräten sein. Langfristig ist die Umstellung auf ein österreichweites elektronisches Abfertigungs- und Abrechnungssystem geplant.

Zu den Fragen 1 - 5 und 10:

"Ist Ihnen das Projekt Nahverkehrsverbund Allgäu bekannt?

Waren VertreterInnen Ihres Ressorts in Gesprächen, Korrespondenz oder durch andere Kontakte mit dem Projekt befaßt? Welche Personen, und mit welchem Inhalt?

Wie wurden konkret von österreichischer Seite die Verhandlungen betreffend Einbindung der ÖBB geführt? Welche Angebote, Vereinbarungen und Planungen gab es?

Wer verhandelte auf österreichischer Seite?

- 2 -

Wurde dabei auch über einen Eisenbahn-Taktverkehr gesprochen? Wenn ja, über welche Streckenabschnitte: Kempten - Reutte, Reutte - Garmisch Partenkirchen, Garmisch Partenkirchen - Innsbruck?

Wie könnte ein solcher Taktverkehr Ihrer Meinung nach gestaltet werden?"

Wie mir die ÖBB mitteilen, stammen die Informationen betreffend das Projekt "Nahverkehrsverbund Allgäu" aus einem Koordinationsgespräch ÖBB/Deutsche Bundesbahn, welches im Zusammenhang mit dem Attraktivierungsmodell der Außerfernerrahn im Herbst d.J. stattgefunden hat.

Im Rahmen der Planungen über ein aktualisiertes Betriebsmodell Außerfernerrahn werden mit Vertretern der DB auch Fahrplanvarianten zur verbesserten Anbindung des Außerfern, und damit des Allgäuer Raumes, mit Innsbruck diskutiert.

Die ÖBB werden versuchen, gemeinsam mit der DB ein entsprechendes Fahrplanmodell zu realisieren.

Zu den Fragen 6, 7, 8 und 9:

"Welche genauen Zusagen, Absichten oder weiteren Verhandlungen wurden von österreichischer Seite vorgeschlagen?

Wie wurde von deutscher Seite darauf reagiert?

Welche Angebote, Ziele, weiteren Gespräche wurden von deutscher Seite an Österreich herangetragen?

Wie wurde darauf reagiert?"

Die Planungsgespräche laufen derzeit. Die DB steht den Überlegungen der ÖBB prinzipiell positiv gegenüber.

Wie mir die ÖBB mitteilen, hat die DB den Taktverkehr im Zusammenhang mit dem Nahverkehrsverbund Allgäu präzisiert. Die ÖBB anerkennen die Fahrplanvorgaben der DB und sind bemüht, im Rahmen ihrer Fahrplanmöglichkeiten eine sinnvolle Ergänzung im Personenverkehrsangebot zu erarbeiten.

- 3 -

Das Betriebsmodell zur Reaktivierung der Außerfernernbahn sieht im wesentlichen 3 Grundsatzszenarien vor:

- a) Schaffung eines "Inner-Außerfern-Taktes" in der Relation Garmisch-Partenkirchen - Pfronten/Kempton
- b) Verbesserte Anbindung des Außerfern an das IC-Netz der DB in Garmisch-Partenkirchen und verbesserte Anbindung an die nördlich von Vils gelegenen deutschen Regionen
- c) Verbesserung des Fahrplanangebotes mit minimalen Fahrzeitverkürzungen in der Relation Außerfern (Reutte) - Innsbruck durch Umsteigen in Garmisch-Partenkirchen und der Nutzung der bestehenden Taktverkehre.

Zu den Fragen 11, 12 und 13:

"Wie stehen Sie grundsätzlich zu der Idee einer über die Grenze reichenden Abstimmung von Verkehrsverbund, Taktfahrplan und Innovation der Strecke?"

Wurde in den genannten Gesprächen auch die Idee einer Verbindung der Außerfernernbahn mit dem Oberinntal (z.B. Ehrwald - Imst) erörtert?"

Wie stehen Sie grundsätzlich zu dieser Idee?"

Im Zuge der Gespräche über das Betriebsmodell Außerfernernbahn wird von bahnexternen Stellen eine Verbindung Ehrwald - Imst seit einigen Jahren gefordert.

Der Neubau der Strecke Ehrwald - Imst wäre nur dann wirtschaftlich vertretbar, wenn die Außerfernernbahn in ihrem nördlichen Verlauf von der Bundesrepublik Deutschland insgesamt zu einer leistungsfähigen Strecke ausgebaut werden könnte. Auf den bestehenden Trassen sind derzeit kaum Transportsteigerungen möglich. Hier wäre ein Neubau einer Zulaufstrecke aus dem Raum Allgäu erforderlich.

Wien, am 23. Dezember 1992

Der Bundesminister

