

II-8817 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 78  
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/106-4-92

3990/AB

1993-02-22

zu 4050/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der  
Abg. Renoldner, Freundinnen und Freunde vom  
22. Dezember 1992, Nr. 4050/J-NR/1992,  
die elektrische Fahrleitung im Eisenbahn-  
streckenabschnitt Garmisch-Partenkirchen -  
Ehrwald - Reutte"

Zu Ihren Fragen darf ich auf die Beantwortung der Anfrage  
Nr. 3746/J-NR/1992 verweisen und ergänzend wie folgt  
beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Sind Ihnen die Folgen der Nicht-Wartung der Fahrleitung in  
dem genannten deutschen Streckenabschnitt bekannt?"

Welche Schritte haben Sie bisher unternommen, damit die Fahr-  
leitung wieder instandgehalten wird?"

Nach Auskunft der Deutschen Bundesbahn wurde bzw. wird die  
erforderliche Wartung der Fahrleitung und der Masten laufend  
wahrgenommen. Zu diesen Arbeiten ist die DB nicht zuletzt auch  
aufgrund staatsvertraglicher Übereinkommen verpflichtet.

Bei Beibehaltung des bestehenden Zugangebotes besteht demnach  
kein akuter Handlungsbedarf.

Die DB hat eine Untersuchung zugesagt, inwieweit zusätzliche  
Sanierungsarbeiten für 1993 bzw. für die Folgejahre notwendig  
sein werden.

Es ist jedoch anzumerken, daß die bestehende Fahrleitung (ins-  
besondere die derzeitige Einspeisung von Murnau) einen  
attraktiveren Zugverkehr gegenwärtig nicht zuläßt.

- 2 -

Zu den Fragen 3 und 4:

"Im Falle der Verneinung einer schon geschehenen Initiative betreffend die Fahrleitung der Eisenbahn (Frage 1 und 2): Welche Initiativen werden Sie diesbezüglich setzen?"

Ist Ihnen die Bedeutung der Außerferner Bahn für die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Großraum Reutte bekannt?"

Eine zukunftsweisende Aufrechterhaltung des Gesamtverkehrs auf der Außerfernerbahn kann nur dann erreicht werden, wenn es gelingt, bei gleichzeitiger Kostensenkung deutlich sichtbare Attraktivierungsschritte zu setzen und wenn - entsprechend dem neuen Bundesbahngesetz - die für die Region und/oder den Fremdenverkehr zuständigen Stellen entsprechende Verträge mit den ÖBB über die Aufrechterhaltung des Betriebes und dessen Finanzierung abschließen.

Unter dieser Voraussetzung planen die ÖBB:

- den Einsatz moderner Dieseltriebwagen
- die Einführung der rationellen Betriebsform eines Zugleitbetriebes mit Funk
- die Attraktivierung des gesamten Fahrplanangebotes
- die Verknüpfung des ÖBB-Fahrplanes mit dem "integralen Taktfahrplan" der DB
- die Errichtung neuer Haltestellen und die Realisierung einer Reihe von Maßnahmen, wie sie im "Knoflacher Gutachten" sowie im Betriebsmodell Außerfernerbahn" der gemeinsamen Arbeitsgruppe (Bund/ÖBB, Land Tirol) aufgezeigt sind.

Zu Frage 5:

"Ist Ihnen bekannt, daß ein eigener Ski-Zug auf der genannten Strecke (im österreichischen Abschnitt) dazu eingesetzt wird?"

Ein spezieller Skizug ist auf der Außerfernerbahn nicht eingerichtet. Alle Regional- und Eilzüge können von Besitzern von Skipässen, Inhabern von Gästekarten (Fremde) und Ortsansässigen mit Gästekarten "Einheimisch" unentgeltlich zwischen Ehrwald Zugspitzbahn und Vils zwischen 19.12.1992 und 20.4.1993 benützt werden.

- 3 -

Zu Frage 6:

"Ist Ihnen die Bedeutung der Außerferner-Bahn für das neue Schulzentrum Reutte bekannt?"

Im Herbst 1993 wird bereits eine neue Haltestelle ("Reutte Schulzentrum") für den Schülerverkehr zur Verfügung stehen.

Zu den Fragen 7 und 8:

"Im Falle der Bejahung einer der Fragen 6 - 8: Welche Konsequenzen ziehen Sie aus diesem Wissen?"

Sind Sie bereits aktiv geworden, um mit den zuständigen deutschen Stellen über eine Kombination des österreichischen Bahn- und Bundesbusverkehrs mit dem Deutschen Verkehrsverbund Allgäu zu verhandeln?"

Zur Verwirklichung des Betriebsmodells Außerfernerbahn wurden seitens der ÖBB neben der Erarbeitung des "Inner-ÖBB" Modelles auch entsprechende Kontakte mit der DB zur Integration des integralen Taktfahrplans der DB im Allgäu aufgenommen.

Die Verhandlungen laufen zur Zeit und sollten im Frühjahr 1993 ein realisierbares Ergebnis zeitigen.

Da das Betriebsmodell Außerfernerbahn (unter Beachtung des "Knoflacher Gutachtens") auf österreichischer Seite den Bussen nur eine Zubringerfunktion beimißt, liegen konkrete Pläne vor, die der Außerfernerbahn eine Vorangstellung in der Beförderungsleistung zuweisen und die Bundesbusse als Zubringerfunktion fungieren lassen. Die Fahrpläne der Bundesbusse sind auf jene der Außerfernerbahn abgestimmt und würden bei Realisierung des Betriebsmodells Außerfernerbahn einer Aktualisierung für das Jahr 1993/94 bedürfen.

Konkrete Gespräche der ÖBB mit Busbetreibern des Deutschen Verkehrsverbundes Allgäu haben bislang nicht stattgefunden.

Zu Frage 9:

"Welches konkrete Angebot werden Sie dabei unterbreiten, bzw. haben Sie bereits unterbreitet?"

Die ÖBB sind derzeit dabei, gemeinsam mit der DB das Betriebsmodell Außerfernerbahn und den integralen Taktverkehr der DB

- 4 -

im Allgäu so zu akkordieren, daß insgesamt für beide Regionen ein attraktiverer Schienenverkehr angeboten werden kann.

Zu Frage 10:

"Welche Konsequenzen erwachsen aus den von Ihnen zu Frage 1 - 9 genannten Initiativen Ihrerseits für einen Weiterbestand der Außerferner-Bahn über das Jahr 1994 hinaus, bzw. was ist Ihre persönliche Ansicht dazu?"

Die Weiterführung der Außerfernerbahn im Rahmen der ÖBB muß unter Beachtung des neuen Bundesbahngesetzes erfolgen, wie schon in der Beantwortung zu den Fragen 3 und 4 hingewiesen wurde.

Wien, am 19. Februar 1993

Der Bundesminister

