



II- <sup>9654</sup> 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. 5905/20-4-1993

4353/AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Lackner vom 1.3.1993, Zl. 4368/J-NR/1993

1993-04-30  
zu 4368/J

"Korridorzug Lienz - Innsbruck  
(Regionalanliegen Nr. 141)"

Zum Allgemeinen:

*Das im Korridorverkehr eingesetzte Wagenmaterial entspricht dem Standard der bundesweit eingesetzten Reisezugwagen für den Regionalzugsverkehr .*

*Auf italienischem Gebiet wird italienischen Verkehrsbedürfnissen Priorität eingeräumt, erst in zweiter Linie finden österreichische Interessen Berücksichtigung.*

*Da viele Ihrer Fragen operative Aufgaben der ÖBB betreffen, die sich aufgrund des neuen Bundesbahngesetzes meinem Weisungsrecht entziehen, darf ich Ihnen in der Beilage die Antworten der ÖBB dazu mitteilen.*

*Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:*

Zu Frage 1:

*"Sind Ihnen die von den Fahrgästen des Korridorzuges Lienz - Innsbruck laut beiliegenden Zeitungsausschnitten aufgezeigten Mißstände bekannt?"*

*Fallweise auftretende Engpässe sind den Österreichischen Bundesbahnen bekannt, da mehrfache Medienaussendungen und Beschwerdeschreiben an verschiedene Behörden, auch an die BBD Innsbruck und Villach übermittelt wurden.*

- 2 -

Zu Frage 3:

"Sind Sie bereit, entsprechende Maßnahmen zu setzen, daß die Fahrzeit Lienz - Innsbruck endlich verkürzt werden kann?"

Wie bereits oben ausgeführt, ist wegen der bestehenden ungünstigen topographischen Verhältnisse und eingleisigen Streckenführung bzw. wegen der bereits erfolgten Ausschöpfung von Fahrzeitreserven eine wesentliche Fahrzeitverkürzung auf österreichischem Gebiet nicht mehr möglich. Eine Fahrzeitverkürzung auf italienischem Staatsgebiet kann nur in Abhängigkeit zur bestehenden Fahrplankonstruktion der FS vorgenommen werden, die jedoch in erster Linie eigene regionale und überregionale Interessen abdeckt.

Zu Frage 4:

*"Was sagen Sie zu den geäußerten Befürchtungen über eine Auflösung des Korridorzuges?"*

*Gedenken Sie wirklich von dieser Zugsverbindung abzurücken, die im Gruber/De Gasperi-Abkommen ausdrücklich verankert ist?"*

*Seitens den ÖBB ist eine Einstellung bzw. Einschränkung des Korridorverkehrs nicht vorgesehen.*

*Bei einem möglichen Beitritt Österreichs zur EG wäre das bestehende Regierungsabkommen über den Korridorverkehr auf vertraglicher Ebene einer neuen Betrachtung zu unterziehen.*

Zu Frage 6:

"Wie ist der Stand der Verhandlungen mit den italienischen Staatsbahnen?"

Ich darf auf die Beantwortung der Fragen 3 bzw. 4 verweisen.

Zu Frage 10:

"Wie kann der bereits um 1 Mrd. S erfolgten Elektrifizierung der Strecke zwischen Spittal/Drau und Innichen besser Rechnung getragen werden?"

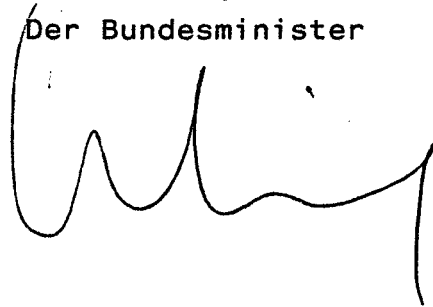
Welcher Zeitgewinn könnte dadurch erzielt werden?"

- 3 -

Trotz Elektrifizierung des eingleisigen Streckenabschnittes Lienz - San Cadido/Innichen sind wegen der ungünstigen Streckenverhältnisse (Topographie) auch bei einem möglichen Einsatz einer Mehrstromlok keine ins Gewicht fallenden Fahrzeitverkürzungen mehr zu erreichen. Die derzeitigen Unterwegaufenthalte sind bereits auf ein Mindestmaß gekürzt.

Wien, am 29. April 1993

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long vertical stroke at the end, positioned below the typed name 'Der Bundesminister'.

**Beilage****Stellungnahme der ÖBB zur parlamentarischen  
Anfrage Z1. 4367/J-NR/1993**Zu Frage 2:

*"Sind Sie weiters bereit, zu den Stoßzeiten, die aus jahrelanger Erfahrung bekannt sind, entsprechende Maßnahmen für genügend Sitzplätze zu treffen, damit dem enormen Ansturm begegnet werden kann?"*

*Wenn ja, bis wann?"*

*Wenn nein, warum nicht?"*

*Die BBD Innsbruck führt permanent Zählungen der Reisenden in den Korridorzügen zwischen Lienz und Innsbruck durch. Die Zugbildung der Korridorzüge ist daher genauestens auf deren Frequenz abgestimmt. Dies gilt auch für eventuell anfallende Überkapazitäten, sofern sie regelmäßig auftreten. Darüberhinaus gehende Engpässe, die sich z.B. aus zusteigenden und nicht vorgemeldeten Reisegruppen ergeben, können aus betriebswirtschaftlichen Gründen in der Zugbildung nicht berücksichtigt werden. Im durchschnittlichen Korridorverkehr kann derzeit mit 2 Waggons (rd. 110 Sitzplätze) das Auslangen gefunden werden. Ab Februar 1993 wird der Zug R 4604 ab Lienz an Sonntagabenden und Feiertagen nun mit jeweils 6 Wagen geführt.*

Zu Frage 5:

*"Wie hoch ist die Benützungsgebühr für die Korridorverbindung, die an die italienischen Staatsbahnen zu entrichten ist?"*

Im Jahr 1992 wurden an die FS rd. 20 Mio S für die Benützung des Korridorabschnittes bezahlt. Für 1993 werden ca. 25 Mio S zu entrichten sein.

Zu den Fragen 7 und 8:

*"Wie kommt es, daß auf einer so langen Strecke nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 58,4 km/h gefahren wird?"*

*Wo treten Verzögerungen auf?"*

*Welches sind die Argumente, die von italienischer Seite gegen eine schnellere Streckenführung des Korridorzuges vorgebracht werden?"*

- 2 -

Der italienischen Seite werden die österreichischen Anliegen laufend vorgetragen. Eine befriedigende Lösung der Korridorproblematik ist nur durch eine Verbesserung der bestehenden Streckeninfrastruktur - insbesondere auf italienischem Gebiet, bzw. auf dem Brennerkorridor zu erreichen.

Zu Frage 9:

"Wie groß wäre der Zeitgewinn, wenn der Zug auf der 37 km langen Strecke zwischen dem Brenner und Innsbruck als Schnellverbindung geführt würde (ohne die Haltestellen in Stainach und Mauterndorf)? Könnten Sie sich diese Möglichkeit zur Verkürzung der Fahrzeit vorstellen?"

Bei Durchfahrt von Korridorzügen in Mauterndorf und Steinach in Tirol wäre eine theoretische Beschleunigung in Richtung Innsbruck um 5 Minuten sowie in der Gegenrichtung um 7 Minuten erzielbar. Ein solcher Fahrzeitgewinn könnte jedoch kaum in die Praxis umgesetzt werden, da auf der dicht befahrenen Brennerachse nur eine beschränkte Anzahl geeigneter Fahrplantrassen zur Verfügung steht und bei der Fahrplangestaltung auch die Übergabezeiten an die FS in Brennero/Brenner berücksichtigt werden müssen.

Zu Frage 11:

"Welche Auslastung ist auf der Strecke Linz - Innsbruck zu verbuchen?  
Wie hoch ist die Jahresfrequenz auf dieser Strecke für die Jahre 1990, 1991 und 1992?"

Jahresfrequenzen im Korridorverkehr

	Anzahl der Korridorzüge	Beförderte Reisende	Reisende pro Zug im Durchschnitt
1990	1.729	66.321	38
1991	1.634	69.540	43
1992	1.671	72.189	43

- 3 -

Zu Frage 12:

"Können Sie sich vorstellen, daß bei einer modernen Ausstattung und kürzeren Fahrzeit eine bessere Auslastung des Korridorzuges erzielt wird?

Gibt es dahingehende Untersuchungen (z.B. aus Umfragen im Bezirk Lienz)?"

Zur Anhebung des Reisekomforts zwischen Innsbruck und Lienz wird ab Winter 1993/94 der Einsatz von Inlandsreisezugwagen der "Neuen Generation" angestrebt. Die Zustimmung von den FS ist derzeit noch ausständig.