

II-8916 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 4368/W

1993 -03- 01

A n f r a g e

der Abgeordneten Dr.Lackner, Regina Heiß, Dr.Keimel, Dr.Khol,  
Dr.Lanner, Dr.Lukesch  
und Kollegen (Regionalanliegen Nr. 141)  
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr  
betreffend Korridorzug Lienz - Innsbruck

Im Zuge der Budgetberatungen zum Kapitel Verkehr hat der Abgeordnete Dr.Lackner im vergangenen Dezember auf die Probleme der Korridorzugverbindung Lienz - Innsbruck hingewiesen und aus Tiroler Sicht die Wünsche geäußert, die Fahrzeit auf unter drei Stunden zu reduzieren, modernere Fahrbetriebsmittel einzusetzen und die um eine Milliarde Schilling durchgeführte Elektrifizierung dieser Strecke (Lienz - Innsbruck) besser auszunützen.

Der Korridorzug zwischen Sillian/Arnbach und Brenner ist derzeit der einzige Bahnzugang des Bezirks Osttirol zu seiner Landeshauptstadt Innsbruck und wird u.a. auch von Schülern, Lehrlingen, Studenten stark frequentiert. Die 186 km lange Strecke von Lienz bis Innsbruck (106 km auf Südtiroler Gebiet), die laut Fahrplan keine offiziellen Haltestellen auf italienischem Gebiet aufweist, nimmt allerdings eine Fahrzeit von drei Stunden und 11 Minuten in Anspruch. Dies entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von nur 58,4 km/h, die durch die zahlreichen "Bedarfsaufenthalte" entsteht und zum Ärger der Reisenden erheblich beiträgt.

Weiters ist die Korridorverbindung generell mit veralteten, unbequemen Waggons ausgestattet, deren Klimaanlage zum Teil nicht mehr funktionieren. Und schließlich drängen sich zu den Stoßzeiten am Wochenende zahlreiche Fahrgäste ohne Sitzplatz in den Gängen.

Der hohe Grad an Unzufriedenheit unter den Fahrgästen kam vor kurzem in einer spontanen Unterschriftenaktion im Korridorzug zum Ausdruck, an der sich 306 Personen (98,3% der Fahrgäste) beteiligten. (Siehe Zeitungsausschnitt).

Infolge der beschriebenen Unattraktivität des Korridorzuges und aufgrund der langen Fahrzeit ziehen es nachgewiesener Weise täglich hunderte Osttiroler vor, mit ihrem Pkw über die Felbertauernstraße nach Innsbruck zu fahren, obwohl sie bereit wären, die Zugsverbindung zu benützen. Der Weg zur Neuen Bahn erscheint auf diese Weise noch sehr weit.

Trotzdem besteht seitens der Osttiroler Bevölkerung neben dem verkehrspolitischen Bedarf auch ein großes politisches Interesse an dieser Korridorverbindung. Sie stellt, wie schon erwähnt, den einzigen Bahnzugang zur Landeshauptstadt dar und ist im Gruber/De Gasperi-Abkommen aus dem Jahre 1946 verankert. Kürzliche Presseberichte, die eine Auflassung der Zugsverbindung erwogen, werden von der Bevölkerung mit Besorgnis registriert.

Aufgrund der besonderen Dringlichkeit dieses Problems, was die spontane Unterschriftenaktion beweist, richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

#### A n f r a g e :

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

- 3) Sind Sie bereit, entsprechende Maßnahmen zu setzen, daß die Fahrzeit Lienz - Innsbruck endlich verkürzt werden kann?
- 4) Was sagen Sie zu den geäußerten Befürchtungen über eine Auflösung des Korridorzuges?  
Gedenken Sie wirklich von dieser Zugverbindung abzurücken, die im Gruber/De Gasperi-Abkommen ausdrücklich verankert ist?
- 5) Wie hoch ist die Benützungsgebühr für die Korridorverbindung, die an die italienischen Staatsbahnen zu entrichten ist?
- 6) Wie ist der Stand der Verhandlungen mit den italienischen Staatsbahnen?
- 7) Wie kommt es, daß auf einer so langen Strecke nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 58,4 km/h gefahren wird?  
Wo treten Verzögerungen auf?
- 8) Welches sind die Argumente, die von italienischer Seite gegen eine schnellere Streckenführung des Korridorzuges vorgebracht werden?
- 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 Steinach und Matri)?  
Könnten Sie sich diese Möglichkeit zur Verkürzung der Fahrzeit vorstellen?
- 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?
- 11) Welche Auslastung ist auf der Strecke Lienz - Innsbruck zu verbuchen?  
Wie hoch ist die Jahresfrequenz auf dieser Strecke für die Jahre 1990, 1991 und 1992?

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)?

## Unterschriftenaktion im Korridorzug

**Jetzt steigen die Fahrgäste auf die Barrikaden: Aus Protest gegen die Umstände im Korridorzug Lienz - Innsbruck wurde spontan eine Unterschriftenaktion gestartet. 98,3 % der Fahrgäste (306 Personen) unterschrieben.**

In dem Protestschreiben heißt es: „Wiederholt mußten viele Schüler, Studenten und Arbeiter, die auf diese Verbindung am Sonntagabend angewiesen sind, mit größtem Mißbehagen feststellen, daß ihnen heute – trotz voll bezahlter Fahrkarte – nur mehr ein Stehplatz zufallen würde. Dies gilt insbesondere für die später Zustiegen-

den in Abfaltersbach, Tassenbach, Sillian und ab dem Brenner. Unzählige Gepäckstücke und ebenso viele stehende Fahrgäste machen das Zugfahren naturgemäß nicht gerade zu dem Reiseerlebnis, das die Neue Bahn propagiert.“

Die Unterzeichnenden fordern deshalb die Bundesbahndirektionen Villach und Innsbruck auf, für die Korridorzüge an Sonntagabenden und Feiertagen ausreichend Sitzplätze zur Verfügung zu stellen. Verwiesen wird auf die jahrelange Erfahrung, die gezeigt haben müsse, daß an diesen Tagen mit erhöhter Frequenz zu rechnen sei.

Auch weitere Anliegen kamen zur Sprache: Es wird auf Presseberichte verwiesen, in denen das mögliche Auflösen der Zugverbindung von Lienz nach Innsbruck in Erwägung gezogen wurde. Man bittet die Verantwortlichen, dies mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu verhindern.

Angeregt werden mehr Zugverbindungen an stark frequentierten Tagen, um dem Sitzplatzproblem Abhilfe schaffen zu können.

Als Unannehmlichkeit empfinden die Fahrgäste, daß sie das erste oder letzte Abteil in Innichen oder am Brenner räumen müssen. Grund: „Ein italienischer Zöllner steigt würdigen Schrittes ein. Er hat das Abteil gepachtet. Die Fahrgäste verdingen sich auf einen Stehplatz.“

Den Osttirolern mude man „Altes und Mehraltes“ bei den Waggons zu, heißt es.

Die Initiatoren der Unterschriftenaktion stellen fest: „Nahezu 100 % der Fahrgäste haben unserer spontanen Unterschriftenaktion beigepflichtet. Das ist beein-

druckend und zeigt den hohen Grad der Unzufriedenheit. Wir könnten diese Aktion mit größter Sicherheit an einem anderen Tag wiederholen und mit derselben Zustimmung rechnen.“

### Mehr Komfort?

*Donnerstag, 5.20 Uhr: Wenige Minuten vor der Abfahrt des Korridorzuges von Lienz nach Innsbruck. Erstes Erstaunen: Verbessertes Wagenmaterial, wie im letzten „OB“ beschrieben?*

*Davon ist an diesem Tag jedenfalls nichts zu merken. Und von der Heizung verspürt man fast nichts. Kälteempfindliche Personen sind gezwungen, den Mantel anzubehalten.*

*Weitere Notizen aus dem kleinen Reisetagebuch gefällig? In Vinil hält der Zug rund zwei Minuten. Am Brenner steht er vor der Einfahrt sechs Minuten, im Bahnhof kommen weitere vier Minuten hinzu.*

*Ein Blick auf den Fahrplan zeigt: Für insgesamt 186 km benötigt der Zug drei Stunden und elf Minuten. Das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von nur 58,4 km/h!*

*Ein Mann geht durch den Waggon, klebt einen Zettel an die Tür. Der Wag-*

*gon ist plötzlich von Matrei am Brenner bis Innsbruck reserviert. Wie interessant. Heißt das also, daß man kurz vor dem Ziel seinen Sitzplatz verlassen muß? Dem Schaffner scheint die Situation selbst peinlich zu sein. Man werde sehen, beruhigt er eine Dame. In Matrei stürmen Schulkinder den Zug. Man wird zwar nicht zum Verlassen des Waggons aufgefordert, doch die Kinder verstehen es, darauf hinzuweisen, daß alles eigentlich für sie reserviert sei.*

*Ein Einzelfall? Offenbar nicht. Seit Jahren kommen immer wieder ähnliche Klagen. Der Großteil der Fahrgäste hat bis jetzt alles duldsam hingenommen. Doch neuerdings regt sich Widerstand. Die Unterschriftenaktion im Korridorzug ist ein deutliches Zeichen. Muß es erst so weit kommen, bis den Verantwortlichen eine schnelle, komfortable und umweltfreundliche Verbindung mehr wert ist? -bert-*