

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0039-I/PR3/2014
DVR:0000175

Wien, am 23. Dezember 2014

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Mag. Hauser und weitere Abgeordnete haben am 23. Oktober 2014 unter der **Nr. 2822/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Verschlechterungen bei Zugverbindungen für Osttiroler gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Warum wird Osttirol bei den Zugverbindungen stiefmütterlich behandelt?*

Die Anzahl der Zugverbindungen in Osttirol ergibt sich aufgrund der Bestellungen durch die Gebietskörperschaften. Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wird dabei ein Grundangebot gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 gesichert. Durch zusätzliche Bestellungen des Landes Tirols wurde der Nahverkehr Schiene in Osttirol seit 2006 um knapp 70% ausgebaut.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Warum wird der GWL bezüglich zwei direkte Zugpaare auf der Strecke Wien-Lienz nicht eingehalten?*
- *Wird wegen der im GWL-Vertrag vereinbarten Leistungen (zwei direkte Zugpaare auf der Strecke Wien-Lienz täglich, was nicht eingehalten wird, derzeit verkehrt täglich nur ein Zugpaar, das zweite nicht täglich und ab Villach als Flügelzug bzw. handelt es sich um eine Umsteigeverbindung mit Nahverkehrswagen), die verringert worden sind, weniger bezahlt und wenn ja, um wie viel ?*

Ein auf zehn Jahre abgeschlossener Verkehrsdienstvertrag bedeutet nicht, dass das im Ausgangsjahr vereinbarte Leistungsangebot über die gesamte Vertragslaufzeit unveränderbar weitergefahren wird und nicht auf geänderte Rahmenbedingungen reagiert werden kann. Darüber hinaus geht die parlamentarische Anfrage von einem nicht mehr aktuellen Vertragsinhalt des mit dem Bund abgeschlossenen Verkehrsdienstvertrages aus.

In den Fahrplanjahren 2009/2010, 2010/2011 und 2011/2012 wurden über den Verkehrsdienstvertrag zwei Zugpaare als Direktverbindungen zwischen Wien und Lienz finanziert; seit dem Fahrplanjahr 2012/2013 wird ein Zugpaar als Direktverbindung zwischen Wien und Lienz finanziert. Das bisherige zweite direkte Zugpaar wurde durch eine Umsteigeverbindung ab/bis Villach ersetzt.

Diese Änderung steht im Zusammenhang mit der im Vertrag vorgesehenen Umstellung auf Railjet-Garnituren auf der Südbahnachse, welche für die Fahrgäste eine wesentliche Qualitätsverbesserung gebracht hat. Ein Durchbinden der Railjet-Garnitur war bei der zweiten Zugsverbindung aus Kapazitätsgründen nicht notwendig und hätte Zusatzkosten verursacht, weshalb bei einer der beiden Verbindungen nunmehr eine Umsteigeverbindung angeboten wird.

Diese Leistungsänderung erfolgte im Einvernehmen mit dem bmvit. Allfällige Auswirkungen auf den der ÖBB-Personenverkehr AG gemäß Verkehrsdienstvertrag zustehenden Abgeltungsbetrag wurden vertragskonform berücksichtigt.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Warum arbeiten Verkehrsverbände für Osttirol nicht besser und grenzüberschreitend zusammen?*
- *Was werden Sie unternehmen, damit sich diese Zusammenarbeit künftig verbessert?*

Die Zuständigkeit für die Verkehrsverbände liegt gemäß § 11 ÖPNRV-G 1999 bei den Ländern. Selbstverständlich werden bei deren Nahverkehrsplanungen die jeweiligen relevanten Pendlerströme berücksichtigt, auch wenn diese bundeslandgrenzüberschreitend sind. Eine Abstimmung der regionalen und überregionalen verkehrspolitischen Vorgaben erfolgt im Rahmen einer Arbeitsgruppe der Landesverkehrsreferentenkonferenz, in der auch das bmvit vertreten ist.

Zu den Fragen 6 bis 8:

- *Ist an die Wiedereinführung des Direktzuges Klagenfurt-Innsbruck, also an eine Direktverbindung zweier Landeshauptstädte, gedacht?*
- *Wenn ja, ab wann soll er wieder verkehren und wurde Tirol informiert?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Derzeit ist keine Wiedereinführung des Direktzuges Klagenfurt–Innsbruck in Planung.

Eine Direktverbindung Klagenfurt-Innsbruck weist aufgrund der vergleichsweise dünnen Besiedelung und der, gegenüber der Umsteigeverbindung über Salzburg nicht kürzeren Fahrzeit, nur ein geringes Fahrgastpotenzial auf. Daher ist eine eigenwirtschaftliche Führung eines Fernverkehrszuges wirtschaftlich nicht darstellbar. Eine gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellung des Bundes ist derzeit nicht geplant.

Darüber hinaus würde der dichte Nahverkehrstakt im Südtiroler Pustertal (Halbstundentakt auf einer eingleisigen, auf den Nahverkehr ausgerichteten Infrastruktur) die Führung eines Fernverkehrsangebots mit wenigen Halten und kurzen Fahrzeiten deutlich erschweren.

Zu den Fragen 9 und 11:

- *Warum wurde der Direktzug Lienz-Innsbruck Ländersache?*

- *Warum hat der Bund den Korridorzug, bei dem eine staatsvertragliche Absicherung besteht, dem Land Tirol übergeben?*

Die „staatsvertragliche Absicherung“ bestand aus einem Recht Österreichs Korridorzüge über italienisches Staatsgebiet zu führen und stammt aus einer Zeit, in der Grenzabfertigungen noch mit erheblichem bürokratischen Aufwand verbunden waren, was in einem vereinten Europa nun nicht mehr der Fall ist.

Der ehemalige Korridorzug Innsbruck–Lienz war von jeher eine Bestellung Tirols. Daraus ergibt sich die Zuständigkeit Tirols für diese Leistungen.

Zu Frage 10:

- *Wie stehen Sie zu den Ausführungen von Prof. Mag. Peter Zellmann?*

Spittal ist eine klassische Ziel- und Startdestination. Das bedeutet, dass der Großteil der Fahrgäste der Achse Lienz - Villach heute in Spittal aus- oder zusteigt; nur ein kleiner Teil der Fahrgäste fährt durch. Von diesem Teil werden mehr als 70% mit den auch künftig durchgehenden Pendlerzügen erreicht.

Zusätzlich ist der neue Stundentakt zwischen Spittal und Lienz resistenter gegen Verspätungen und liefert eine optimale Planungsbasis für künftige Busverkehrskonzepte im oberen Drautal. Die Umsteigezeit von zehn bis elf Minuten ist ausreichend dimensioniert. Bei einem barrierefrei mit Liften ausgestatteten Bahnhof stellen kurze Umsteigewege auch kein gravierendes Problem dar.

Zum Thema „Linienriss“: Bis 1996 wurde die Strecke Spittal – Lienz immer als Umsteigedestination zur damaligen Hauptverkehrsachse via Tauern geführt. Erst seit damals wurden einzelne Züge ab Villach durchgebunden. Das Fahrplanangebot war marginal und wurde erst mit dem Kärnten-Takt umfassend ausgebaut. Mit der Rücknahme einzelner Regionalzüge von/nach Mallnitz wurde mehr Gewicht auf die Achse nach Lienz gelegt.


Zu den Fragen 12 bis 14:

- *Stufen Sie eine umsteigefreie Zugverbindung auf der Strecke Lienz-Innsbruck für die Bevölkerung Osttirols wegen der peripheren Lage abgetrennt von Tirol als unbedingt nötig ein?*
- *Wenn ja, warum?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die Qualität einer Zugverbindung ergibt sich maßgeblich aus der Anzahl der Verbindung, der Vertaktung sowie der Qualität der durchgeführten Zugleistung (Pünktlichkeit, Fahrzeugmaterial ...). Die Umsteigefreiheit ist kein Musskriterium für einen erfolgreichen Schienenverkehr und ist auch nicht abhängig von der Lage der betroffenen Region. Ein gutes Beispiel hierfür ist die Verbindung Lienz – Innsbruck über Kitzbühel. Diese ist eine Kombination aus Bus und Schiene mit Umstieg in Kitzbühel. Die Möglichkeit mehrmals am Tag zu einer bestimmten Zeit von Lienz nach Innsbruck bzw. umgekehrt in einer zuverlässigen und qualitativ ansprechenden Verbindung des öffentlichen Verkehrs fahren zu können hat zu einer guten Nachfrage und damit Annahme des Angebotes geführt. Diese Verbindung ist darüber hinaus auch schneller als der seinerzeitige Korridorzug.

Darüber hinaus wurden ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2014 im Zweistundentakt die Regionalexpresszüge aus Osttirol in Franzensfeste an die EC-Züge nach Innsbruck angebunden. Die Anbindung Osttirols an Nordtirol ist daher auch ohne Korridorzüge als sehr attraktiv zu bezeichnen.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2014-12-23T11:27:58+01:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	fThNuDd9MFNiPggISkRZaqSbovwgGrmya1S0uN2BrWGJS7Bv/DJ731wuSDpN6A6MjTGcelk29+qzX/awQ7WYjk1+Z3+g1IMcJeQ317OgRamRFKcX6P9FubNL17mQ7IHDehHCRmU3dR8PzGjW++bStYWDA6PucORlbcvft7h4o=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	