
2822/J XXV. GP

Eingelangt am 23.10.2014

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

des Abgeordneten Mag. Hauser
und weiterer Abgeordneter
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Verschlechterungen bei Zugverbindungen für Osttiroler

In „Eisenbahn Österreich 6/2011“ ist unter anderem zu lesen:

„Neuer GWL-Vertrag (Gemeinwirtschaftliche Leistungen, Anm.) täuscht Transparenz und Sachlichkeit vor: Im SPFV ist die ÖBB PV AG zur Anhebung des Qualitätsniveaus der bestellten GWL der Linien 5 (Wien – Graz) und 6 (Wien – Villach - Lienz verpflichtet, für Einzelwagen, deren Nutzungsdauer vor 2020 endet, spätestens ab Dezember 2011 bis Juni 2013 schrittweise 14 Railjet-Garnituren zu beschaffen und sie spätestens ab Juni 2013 im Umfang von drei Millionen Zugkilometern pro Jahr einzusetzen. ... Bestellte Zugkilometer und Abgeltungssätze im Fernverkehr: ... Linie 6 Wien - Villach – Lienz, 2,489 im Fernverkehr bestellte Zugkilometer pro Jahr (in Millionen km). 18,770 Abgeltungsbetrag insgesamt in Millionen Euro.“

In einem Schreiben von Landeshauptmann Günther Platter und 1. Landeshauptmann-Stellvertreter Anton Steixner vom 29. 08. 2011 an den Herrn Vorstandvorsitzenden Mag. Christian Kern, ÖBB-Holding AG, ist unter anderem zu lesen:

„Grundsätzlich steht das Land Tirol uneingeschränkt zu dem zwischen der Verkehrsverbund Tirol GesmbH und der ÖBB Personenverkehr AG abgeschlossenen Verkehrsdienstvertrag. Das Land Tirol geht allerdings davon aus, dass auch die ÖBB Personenverkehr AG ihre vertraglichen Verpflichtungen einhält. Dementsprechend sind die vier Fernverkehrsleistungen zwischen Lienz und Wien (via Villach) gemäß der vertraglichen Regelung mit der SCHIG (BMVIT) jedenfalls weiter zu erbringen. Uns liegen keinerlei Informationen darüber vor, dass der Bund von dieser Position abrückt.“

Es wurden im GWL also zwei direkte Zugpaare auf der Strecke Wien-Lienz täglich zugesichert. Das wird nicht eingehalten. Derzeit verkehrt täglich nur ein Zugpaar, das zweite nicht täglich und ab Villach als Flügelzug bzw. handelt es sich um eine Umsteigeverbindung mit Nahverkehrswagen.

Eine wichtige Aufgabe in der Verkehrspolitik ist, dass Verkehrsverbünde besser und grenzüberschreitend zusammenarbeiten. Dies funktioniert für Osttirol anscheinend nicht.

Die Fahrzeit von Lienz nach Spittal an der Drau von 1 Stunde und fünf Minuten wird im neuen Fahrplan 2014/15 auf 59 Minuten gesenkt, was als Verbesserung verkauft

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

wird, obwohl die Fahrtzeit von Lienz nach Villach oder Wien gleich bleibt.

Auf Verschlechterungen durch den Linienriss in Osttirol und Oberkärnten wurde schon mehrmals und frühzeitig hingewiesen. Ab dem Fahrplanwechsel 2014/15 verkehren alle Züge zwischen Lienz und Spittal von Montag bis Freitag im Stundentakt. Samstags und sonntags nur mehr im Zweistundentakt. Derzeit verkehren alle Züge von Montag bis Samstag durchgebunden ohne Umsteigen zwischen Sillian und Friesach.

Prof. Mag. Peter Zellmann vom Institut für Freizeit- und Tourismusforschung in Wien hat festgestellt:

„Gerne bestätige ich auch noch einmal schriftlich, dass der geplante Linienriss aus tourismuspolitischer, was in Österreich meist auch eine gesellschaftspolitische Sicht ist, wie aus tourismuswirtschaftlicher und damit regionalwirtschaftlicher Sicht einen Rückschritt darstellt und in mancher Hinsicht für die Regionalentwicklung auch als Gefahr zu interpretieren ist. Eine solche Maßnahme widerspricht den Innovationsbestrebungen in der touristischen Angebotsentwicklung, der notwendigen wirtschaftlichen Clusterbildung im ländlichen Raum und vor allen den aktuellen, europaweit wissenschaftlich untermauerten Mobilitätskonzepten. Für Detailausführungen bzw. -begründungen ist in einem Kurzstatement kein Platz, aber einem eventuellen Hinweis auf Auslastungs- bzw. Kostengründe der ÖBB sind vor allem die notwendigen Maßnahmen zur Entwicklung des ländlichen Raumes gegenüberzustellen. Mobilitätskonzepte sind als Investitionen in die Zukunft zu kalkulieren und dürfen daher nicht nur betriebswirtschaftlichen Momentaufnahmen unterliegen. Die Finanzierung solcher Entwicklungen sind volkswirtschaftliche Zukunftsaufgaben!“

Der frühere Direktzug Klagenfurt-Innsbruck war gut ausgelastet und müsste reaktiviert werden.

Eine Verbindung von Lienz in die Landeshauptstadt Innsbruck war bereits Thema der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1511/J betreffend Wiedereinführung des Direktzugs Lienz-Innsbruck und der dazugehörigen Beantwortung 1419/AB. Offen ist, warum der Direktzug von der Bundes- zur Landesangelegenheit geworden ist. Der ehemalige Korridorzug bzw. Direktzug war bis zu seiner Einstellung mit 186 Kilometern kein Nahverkehrszug. Er ist mit Reisezugwagen des Fernverkehrs bestückt gewesen und im internationalen Verkehr zwischen Lienz und Innsbruck durch Italien geführt worden!

Zu berücksichtigen ist die periphere Lage Osttirols abgetrennt von Tirol.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Warum wird Osttirol bei den Zugverbindungen stiefmütterlich behandelt?
2. Warum wird der GWL bezüglich zwei direkte Zugpaare auf der Strecke Wien-Lienz nicht eingehalten?
3. 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 ?

4. Warum arbeiten Verkehrsverbände für Osttirol nicht besser und grenzüberschreitend zusammen?
5. Was werden Sie unternehmen, damit sich diese Zusammenarbeit künftig verbessert?
6. Ist an die Wiedereinführung des Direktzugs Klagenfurt-Innsbruck, also an eine Direktverbindung zweier Landeshauptstädte, gedacht?
7. Wenn ja, ab wann soll er wieder verkehren und wurde Tirol informiert?
8. Wenn nein, warum nicht?
9. Warum wurde der Direktzug Lienz-Innsbruck Ländersache?
10. Was stehen Sie zu den Ausführungen von Prof. Mag. Peter Zellmann?
11. Warum hat der Bund den Korridorzug, bei dem eine staatsvertragliche Absicherung besteht, dem Land Tirol übergeben?
12. 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?
13. Wenn ja, warum?
14. Wenn nein, warum nicht?