

Forderungspaket an die Österreichische Bundesregierung

1. Bund muss ein Gesamtkonzept für den Fernverkehr vorlegen

Die Länder Salzburg, Tirol und Vorarlberg haben ihre Verantwortung als Aufgabenträger für den Regionalverkehr wahrgenommen und langfristige Verkehrsdiensteverträge mit den Österreichischen Bundesbahnen abgeschlossen. Diese Nahverkehrsbestellungen stehen in enger fahrplan- und trassentechnischer Verknüpfung mit dem Fernverkehr und setzen daher einen abgestimmten Planungsprozess voraus, um ein auf einander abgestimmtes Angebot zu generieren.

Ein solches abgestimmtes Gesamtverkehrskonzept wird nur erreichbar sein, wenn der Bund für den überregionalen Fernverkehr eine Aufgabenträgerverantwortung wahrnimmt. Ziel muss es sein, ein integriertes Taktkonzept zu verwirklichen und auch abseits der Hauptverkehrsverbindungen eine Mindestbedienung sicher zu stellen.

Ein integriertes Taktkonzept für den Fernverkehr ist unverzichtbare Voraussetzung für:

- ein kundengerechtes Angebot mit einem leicht merkbaren Fahrplan und systematischen Anschlüssen,
- einen zielgerichteten und kostenoptimierten Ausbau der Infrastruktur,
- eine hohe Auslastung der vorhandenen Infrastrukturkapazitäten bei geringer Störanfälligkeit und
- die Planung eines kundengerechten und kostengünstigen Regional- und Nahverkehrs.

In der Schweiz, wo der Anteil der Eisenbahn an der gesamten Verkehrsleistung am höchsten ist, wird dieser Weg seit vielen Jahren erfolgreich praktiziert. Dort wird schon heute der Fahrplan für das Jahr 2030 minutengenau festgelegt, einschließlich der Trassen für den Güterzugverkehr. Dieser langfristige Fahrplan bildet die Grundlage für den zielgerichteten Ausbau der Infrastruktur. Auch in Deutschland gibt es Bestrebungen in diese Richtung: Die Initiative „Deutschland-Takt“ fordert ein gemeinsames Konzept von Bund und Ländern als Grundlage der Angebotsentwicklung und des Netzausbaus.

In Österreich geht die aktuelle Entwicklung in die entgegengesetzte Richtung. Angebotskonzepte des Fernverkehrs werden ohne Abstimmung mit den für die Planung des Regionalverkehrs verantwortlichen Länder entwickelt und in kurzen Abständen wieder geändert. Längerfristig planbare Schnittstellen zwischen Fern- und Regionalverkehr fehlen. Diese unbefriedigende Situation führt zu unlösbaren Abstimmungsproblemen zwischen Regional- und Fernverkehr mit entsprechenden Nachteilen für die Qualität des Gesamtangebotes und höheren Kosten für die Aufgabenträger. Gleichzeitig verunmöglicht sie einen zielgerichteten Einsatz der Mittel für den Infrastrukturausbau.

Die Länder Salzburg, Tirol und Vorarlberg fordern den Bund daher auf, seine Verantwortung als Aufgabenträger für den Fernverkehr wahrzunehmen und in Abstimmung mit den Ländern ein Grundangebot im Fernverkehr für das gesamte Bundesgebiet zu definieren und sicher zu stellen.

Anforderungen an ein Grundangebot im Fernverkehr für Westösterreich

Die Länder Salzburg, Tirol und Vorarlberg erwarten, dass ein Grundangebot im Fernverkehr zumindest folgende Bestandteile beinhaltet:

- **Zweistündliche Verbindung im Langstreckenverkehr (Railjet/Eurocity) Wien - Salzburg - deutsches Eck - Tirol - Vorarlberg/Schweiz**, mit einem Haltemuster, das den besonderen Anforderungen in Westösterreich gerecht wird
- **Zweistündliches Intercity-Angebot auf der Verbindung (Wien -) Salzburg - deutsches Eck - Tirol - Vorarlberg**, gegenüber den Zügen des Langstreckenverkehrs um eine Stunde versetzt, sodass in Summe westlich von Salzburg ein stündliches Fernverkehrsangebot geschaffen wird, mit Halten in den Bezirksstädten und weiteren wichtigen Bahnhöfen (Tourismus)
- **Zweistündliches Intercity-Angebot auf der innerösterreichischen Verbindung Salzburg - Bischofshofen - Zell am See - Wörgl und auf der Verbindung Salzburg - Villach bzw Graz** mit Halten in den Bezirksstädten und weiteren wichtigen Bahnhöfen (Tourismus).
- **Eine umsteigefreie Tagesverbindung Schweiz/Vorarlberg - Tirol - Zell am See - Graz/Klagenfurt**

- **Attraktive Angebote für die Fahrradmitnahme** in allen Relationen

2. Zusammenführung der Planungs- und Finanzierungsverantwortung für den Schienenregionalverkehr

Gemäß Nahverkehrsgesetz (§11 ÖPNRV-G 1999) sind die Länder für die Planung einer nachfrageorientierten Verkehrsleistung verantwortlich. Damit diese Planungsverantwortung in der Praxis auch wahrgenommen werden kann, ist es erforderlich, den Ländern entsprechende Rechte einzuräumen. Die Länder müssen daher ermächtigt werden, die von den ÖBB erbrachten Leistung innerhalb des Landes entsprechend der landeseigenen Planungen zu verschieben. Das vom Bund zur Erbringung des Grundangebotes beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen – also derzeit die ÖBB – muss vom Bund verpflichtet werden, diese Leistungsverschiebungen zu berücksichtigen.

Die für den Regionalverkehr vorgesehenen Mittel des Bundes sollen mit langfristigen Vereinbarungen den Ländern übertragen werden, damit diese Bestell- und damit Planungssicherheit erlangen. Um diese Ziel nicht zu konterkarieren muss der Bund die Laufzeit seiner ÖBB-Verträge auf jene der Länder abstimmen.

Die drei Länder fordern daher zur Umsetzung dieser Positionen eine entsprechende Novellierung des Nahverkehrsgesetzes (ÖPNRV-G.).

3. Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Die für Verkehr zuständigen Regierungsmitglieder fordern den Ausbau der Westachse Salzburg – Tirol – Vorarlberg. Entlang der Westbahn von Oberösterreich beginnend in Attnang-Puchheim über Salzburg und Innsbruck bis Vorarlberg ist die Infrastruktur über weite Strecken nicht mehr zeitgemäß.

Das führt zu:

- langen Fahrzeiten im Reiseverkehr, mit dem Ergebnis, dass das Auto auch in Bahn affinen Relationen (zwischen Städten) vielfach schneller ist,
- Fehlen integrierter Taktknoten
- mangelnder Zuverlässigkeit, hoher Verspätungsanfälligkeit (sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr),
- hohen Produktionskosten, die sich in entsprechenden Defiziten bei den ÖBB und hohen Finanzierungserfordernissen der drei Länder niederschlagen.

Besonders betroffene Abschnitte sind:

- Seekirchen – Salzburg: 4-gleisiger Ausbau (auf Grund der beschränkten Kapazität Voraussetzung für eine Verbesserung des Nahverkehrsangebotes auf diesem Streckenabschnitt)
- Arlbergbahn zwischen Ötztal und Bludenz: Großer Teil ist nach wie vor eingleisig, Züge fahren auf Trasse aus dem vor-vorigen Jahrhundert; wenige Kreuzungsmöglichkeiten, daher hohe Verspätungsanfälligkeit, Kapazitätsgrenze erreicht
- Teile der deutschen Strecke zwischen Freilassing und Rosenheim

Daher richten sich beim Infrastrukturausbau folgende Forderungen an den Bund:

- Initiierung einer **Machbarkeitsstudie mit dem Ziel einer Fahrzeitverkürzung auf der Strecke Salzburg – Innsbruck auf 1 ½ Stunden**, womit sich von Innsbruck nach Wien eine Fahrzeit von deutliche unter vier Stunden ergibt; Aufnahme von Gesprächen mit den für das deutsche Eck zuständigen Partnern über mögliche Verbesserungen auf der Strecke Freilassing – Kufstein
- **4-gleisiger Ausbau der Westbahn im Raum Seekirchen – Salzburg**
Festlegung der längst der überfälligen Trassenentscheidung noch 2011.

- Initiierung einer **Machbarkeitsstudie für einen selektiven zweigleisigen Ausbau Ötztal – Kronburg und den Ausbau der Arlberg-Rampenstrecken** unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen an die zuverlässige Verfügbarkeit und mit dem Ziel kurzfristig realisierbarer Fahrzeitverkürzungen.

Weitere Infrastrukturmaßnahmen:

Streckenausbau Golling – Stegenwald – Werfen:

Der Streckenabschnitt Golling – Stegenwald ist derzeit lawinen- und hochwassergefährdet. Der Abschnitt ist dringend auszubauen um einen sicheren Betriebsablauf zu gewährleisten.

Attraktivierung der kundenspezifischen Bahninfrastruktur:

- Sicherstellung entsprechender Finanzmittel im Rahmenplan für Park & Ride Anlagen, Adaptierung der Bahnhofsvorplätze, der Aufnahmegebäude (Bahnhöfe), barrierefreie Ausgestaltung der Zugänglichkeit der Anlagen sowie auch der Bahnsteige, moderne Kundeninformationseinrichtungen.
- Sicherstellung notwendiger Bundesfinanzmittel für Instandhaltungsmaßnahmen und Beseitigung von Langsamfahrstellen.
- Sicherstellung entsprechender Bundesfinanzmittel für „kleinere“ aber in der Regel sehr verkehrswirksame Infrastrukturverbesserungen (hoher Kundennutzen, Ermöglichung eines Taktfahrplans, Herstellung von Umsteigeverbindungen) wie zB die Errichtung zusätzlicher Bahnsteige, Weichen und Signale.

Rückfragen:

Mag. Thomas Kerschbaum
Büro LH-Stv. Dr. Wilfried Haslauer
Tel. 0662/80 42-2332, Fax – 2162
Mobil 0664/1020564
E-Mail: thomas.kerschbaum@salzburg.gv.at