

## 2184/A(E) XXIV. GP

---

**Eingebracht am 30.01.2013**

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

# ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Dr. Harald Walser, Freundinnen und Freunde

## **betreffend Schienenausbau und kürzere Fahrzeiten auf der Strecke Vorarlberg-Innsbruck-Salzburg**

Beim Bahnausbau besteht derzeit insbesondere aus Sicht Vorarlbergs und des Tiroler Oberlandes ein gewisses Missverhältnis: Milliarden schwere Tunnelprojekte und Ausbauten einzelner „Rennstrecken“ werden mit höchster Priorität betrieben; für dringende Verbesserungen insbesondere zwischen Tirol und Vorarlberg, aber auch an anderen Nadelöhren der Strecke Salzburg-Innsbruck-Vorarlberg sind hingegen keine Mittel vorhanden bzw besser gesagt vorgesehen.

In Vorarlberg wurden auf maßgebliches Betreiben der Grünen die Weichen gestellt für den nächsten Schritt in Richtung Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel: das 365-Euro-Jahresticket wird – nach der vorweg nötigen Tarif-Vereinfachungsreform und Angebotsverbesserung/-ausweitung - mit Fahrplanwechsel 2013/2014 kommen. Dann kann man in Vorarlberg um 1 Euro pro Tag mit Bus und Bahn mobil sein – nach derzeitigem Stand das beste Angebot außerhalb von Wien!

Anders sieht es bei den Fernverkehrsverbindungen von Vorarlberg Richtung Osten und bei der entsprechenden Infrastruktur aus:

Mit Fahrplanwechsel am 9.12.2012 nahmen die ÖBB zwei Milliardenprojekte in Betrieb: Die neue Strecke Wien-St. Pölten mit dem Wienerwaldtunnel und die neue Unterinntaltrasse. Das von Verkehrsministerin und Bahnmanagement dazu angekündigte „neue Bahnzeitalter“ bricht allerdings nur abseits vom Westen Österreichs aus. Zwischen Wien und Salzburg wird die Bahn tatsächlich deutlich schneller – und damit auch attraktiver gegenüber dem Auto. Ganz anders von Salzburg in Richtung Vorarlberg: Dort ähnelt die Westbahn gemessen an der sonstigen Entwicklung immer mehr einer Langsamfahrstrecke. Im Tiroler Oberland und über den Arlberg nach Bludenz fahren die Züge immer noch über weite Abschnitte auf einer eingleisigen und kurvigen Trasse aus der Zeit der Eröffnung durch Kaiser Franz Josef.

Zwischen Bludenz und Ötztal fährt auch der ÖBB-Paradezug „Railjet“ einen großen Teil der Strecke mit nur 70 oder 80 km/h, zum Teil liegt die Höchstgeschwindigkeit sogar noch tiefer. Zum Unmut vieler Langstrecken-Fahrgäste zusätzlich gebremst wird der Railjet, laut ÖBB eine „schnelle Verbindung zwischen den Landeshauptstädten“, dadurch, dass er insbesondere in Teilen Tirols mit sehr zahlreichen, nicht zuletzt energiefressenden Halten

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

auch ganz andere Aufgaben abseits seiner eigentlichen Premium-Schnellverbindungs-Rolle übernehmen muss.

Entsprechend lang und unattraktiv sind aber die Fahrzeiten:

Eine Bahnreise zwischen Vorarlberg und Innsbruck oder Salzburg dauert heute mit dem schnellsten Zug fast gleich lang wie 1990. Von Salzburg nach Wien sank die Railjet-Fahrzeit nun auf 2 Stunden und 22 Minuten. Zwischen Salzburg und Bregenz bleibt sie dagegen bei deutlich über 4 Stunden. Zudem ist der Betrieb auf den eingleisigen Streckenabschnitten besonders störungsanfällig.

Nach den Plänen des Verkehrsministeriums und der ÖBB soll das auch so bleiben. Im „Zielnetz 2025+“, das Investitionen von rund 50 Milliarden Euro vorsieht, sucht man vergeblich nach Verbesserungen an der Strecke zwischen Tirol und Vorarlberg. Es braucht hier keine Hochleistungsstrecken, aber eine halbwegs zeitgemäße und zuverlässige Eisenbahn. Die verkehrspolitische Zukunft liegt auf der Schiene - aber nur dann, wenn die nötigen Investitionen jetzt getätigt werden.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

## **ENTSCHLIESSUNGSANTRAG**

*Der Nationalrat wolle beschließen:*

Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, die Vernachlässigung bestimmter Strecken westlich von Salzburg beim Schienen-Infrastrukturausbau zu beenden und insbesondere

1. zwischen Bludenz und Ötztal bis 2025 einen zweigleisigen Ausbau zumindest auf einigen weiteren Teilabschnitten sicherzustellen,
2. kurzfristige Trassenverbesserungen auf dieser Strecke dort in die Wege zu leiten, wo dies ohne besonders aufwändige Streckenverlegung möglich ist,
3. das Auffressen der mit viel Geld baulich erreichten Fahrzeitverkürzungen durch zusätzliche Halte zu beenden und stattdessen rasch zusätzliche IC/EC-Schnellverbindungen, die mit den Langstrecken-Schnellverbindungen optimal verknüpft sind und auch in Tagesrandlagen ein Weiterkommen garantieren, in das vom Bund finanzierte Grundangebot aufzunehmen,
4. konkrete Verhandlungen mit Bayern und Deutschland über die nötigen raschen Infrastrukturverbesserungen zwischen Salzburg und Kufstein zu starten, gegebenenfalls nach dem Muster der Schweizer Kofinanzierung für die Strecke München-Bodensee-Schweiz.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.