



Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol

Grundlagenarbeit, Maximilianstraße 7, A-6020 Innsbruck
Tel: 0800/22 55 22-1155
grundlagenarbeit@ak-tirol.com, www.ak-tirol.com

BUNDESARBEITSKAMMER
Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien

G.-Zl.: GLA-2024/70/HIPE/JG
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

MMag. Peter Hilpold

DW: 1154

Innsbruck, 11.04.2024

Betrifft: Fachentwurf Zielnetz 2040

Bezug: Ihr Schreiben vom 27.03.2024
Zust. Referent: Heinz HÖGELSBERGER

Werte Kolleginnen und Kollegen,

Die Arbeiterkammer Tirol nimmt zum Zielnetz 2040 „Das Bahnnetz der Zukunft“ des Verkehrsministeriums in Zusammenarbeit mit der ÖBB und der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG) wie folgt Stellung:

Beim Zielnetz 2040 handelt es sich um eine langfristige Strategie des Bundes zum Ausbau des Bahnnetzes in Österreich mit einer ausführlichen Darlegung, anhand welcher Kriterien die Eisenbahn als Verkehrsmittel attraktiver gestaltet werden kann. Um die Infrastruktur so auszubauen, dass die definierten Ziele zum Verkehrsangebot (u.a. Taktintensivierung, Verkürzung der Reisezeit) auch umsetzbar sind, wurden 25 als Module bezeichnete Projekte definiert, die bis 2040 prioritär umgesetzt werden sollen. Drei dieser 25 Module beziehen sich auf Tirol.

Modul: Brenner Nordzulauf

Das Modul Brenner Nordzulauf sieht eine Fahrzeitverkürzung zwischen Innsbruck und Salzburg auf 90 Minuten vor, wobei im Bericht festgehalten wird, dass neben dem viergleisigen Ausbau zur Staatsgrenze zu Deutschland die Korridorstrecke Salzburg-Kufstein auszubauen ist und hierzu „abzustimmende Kontextmaßnahmen“ notwendig sind.

Die Arbeiterkammer Tirol betont die Dringlichkeit von Ausbaumaßnahmen des Schienennetzes an der Grenze zu Deutschland und über das Deutsche Eck. Gerade in Hinblick auf die näher rückende Fertigstellung des Brennerbasistunnels im Jahre 2032 ist es nicht hinnehmbar, dass es bei den Planungsarbeiten für die Zulaufstrecken von Rosenheim bis zur Staatsgrenze seit Jahren keine nennenswerten Fortschritte gibt. Die Achse Tirol-Bayern und nach Salzburg ist ein essenzieller Abschnitt für den innerstaatlichen und internationalen Personen- und Güterschienenverkehr und Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, genießt auf deutscher Seite aber keine nennenswerte Priorität. Hier muss der Druck von österreichischer und europäischer Ebene zunehmen, damit auch von deutscher Seite diesem Abschnitt die Bedeutung zugemessen wird, die er verdient.

Modul: Arlberg

Das Modul Arlberg hat zum Ziel, das Angebot im Oberland zu verbessern, sowohl hinsichtlich Regional- als auch Fernverkehr. Dazu soll die Trasse zwischen Ötztal und Landeck abschnittsweise auf zwei Gleise ausgebaut und die Durchfahrt durch den Arlbergtunnel beschleunigt werden.

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur im Tiroler Oberland ist zu befürworten, gleichzeitig sollte jedoch ein durchgehender zweigleisiger Ausbau der gesamten Arlbergstrecke von Ötztal Bahnhof bis Bludenz geprüft werden, um die Anbindung zwischen Tirol und Vorarlberg zu verbessern und damit auch die Wiedereinführung von Regionallinien auf diesen Strecken zu ermöglichen. Immerhin handelt es sich um die zentrale Schienenverkehrsachse in Westösterreich für den innerstaatlichen Verkehr. Außerdem besteht entlang dieser Linie auch ein großes Potential für den Regionalverkehr im Stanzertal, der mittlerweile ausschließlich auf der Straße angeboten wird.

Modul: Innsbruck-Kranebitten

Im Rahmen dieses Moduls soll der Abschnitt zwischen dem Innsbrucker Haupt- und Westbahnhof auf drei Gleise ausgebaut, der Westbahnhof umgebaut und in Kranebitten eine Wendeanlage errichtet werden. Damit sollen neue Kapazitäten geschaffen werden, um unter anderem das S-Bahn-Angebot auf der Mittenwaldbahn im Innsbrucker Stadtgebiet auszubauen zu können. Die Arbeiterkammer Tirol befürwortet die Vorschläge dieses Moduls.

Fehlendes Modul: Fernpass

Das Fernpass-Paket mit Errichtung eines Fernpass-Scheiteltunnels ist seit Jahresbeginn 2024 das dominierende Verkehrsthema in Tirol. Mit dem Ausbau der Straßeninfrastruktur rückte auch der Ausbau der Eisenbahn wieder in den Vordergrund. So ist auch im Koalitionsprogramm der Tiroler Landesregierung verankert, einen Bahntunnel vom Ehrwalder Becken bis ins Inntal zu erreichen. Leider findet sich dazu kein Modul im Rahmen des Zielplans. Aus Sicht der

Arbeiterkammer Tirol sollte der Fernpass-Eisenbahntunnel mit verbesserter Anbindung nach Reutte auch im ÖBB Zielplan berücksichtigt werden, um die Möglichkeiten und das Potential beim Ausbau dieser Route zu erheben. Immerhin handelt es sich beim Bezirk Reutte um einen der am stärksten vom Verkehr belasteten Gebiete, bei dem eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene gar nicht möglich ist, weil es von Seiten der Bahn nur ein eingeschränktes Angebot mit einspuriger Anbindung an Garmisch-Partenkirchen und Umstieg auf die Regionalbahn nach Seefeld und weiter nach Innsbruck gibt. Es wäre auch ein schlechtes Signal, wenn im 21. Jahrhundert das Verkehrsproblem einer gesamten Verkehrsachse ausschließlich durch Baumaßnahmen entlang der Straße angegangen wird, ohne die Verbesserung des Schienenangebots in Betracht zu ziehen.

Wir ersuchen höflich, unsere Argumente in der Stellungnahme der Bundesarbeitskammer zu berücksichtigen und verbleiben

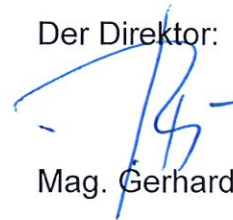
mit kollegialen Grüßen

Der Präsident:



Erwin Zangerl

Der Direktor:



Mag. Gerhard Pirchner

