



Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol
Maximilianstraße 7, A-6020 Innsbruck
Tel: 0800/22 55 22, Fax: 0512/53 40-1459
wirtschaftspolitik@ak-tirol.com, www.ak-tirol.com

Bundesarbeitskammer
Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien

G.-Zl.: WP-2017-8419
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

Bei Rückfragen Florian Salzburger, BA/Kn Klappe 1461 Innsbruck, 16.05.2017

Betreff: Leitstrategie Eisenbahninfrastruktur – Entwurf zur Konsultation

Bezug: Ihr Mail vom 05.05.2017
zust. Referentin: Sylvia Leodolter

Sehr geehrte Frau Mag. Leodolter,

die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol nimmt zur Leitstrategie Eisenbahninfrastruktur wie folgt Stellung:

Im vorliegenden Entwurf wird von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie eingegangen, nach welchen Gesichtspunkten die Eisenbahninfrastruktur in den nächsten Jahren ausgestaltet werden soll.

Zu Punkt 4.1.1 „Rahmenbedingungen für den Personenverkehr verbessern“: Grundsätzlich ist der Versuch Umstiegsrelationen mit einem integralen Taktfahrplan zu erleichtern, durchaus zu begrüßen. Jedoch ist hier zu bedenken, dass es sich beim Großteil der Fahrgäste um Pendler handelt, welche die Eisenbahn im Nah- und Regionalverkehr verwenden. Die Fahrgastgruppe legt Wert auf Direktverbindungen ohne zusätzliche Umstiege. Die Interessen des Nah- und Fernverkehrs sind divergierend, wobei die ÖBB als wesentlicher Marktteilnehmer den Fernverkehr priorisiert.

Der von der Arbeiterkammer Tirol im Dezember 2016 gestartete Aufruf an PendlerInnen, Verschlechterungen des neuen ÖBB-Fahrplanes zu schildern, machte eine weitere Problematik deutlich, die im Rahmen der Fahrplangestaltung bislang aber zu wenig Beachtung findet. Eine Taktung der Züge zur halben bzw. vollen Stunde an Knotenpunkten, ist für

ArbeitnehmerInnen die keine Gleitzeitregelung bei ihrem Beschäftigungsverhältnis haben, eine ungünstige Form der Fahrplangestaltung. Denn bei fixen Arbeitszeiten sind die ArbeitnehmerInnen in der Regel bis zur vollen Stunde verpflichtet am Arbeitsplatz zu bleiben. Wenn Fahrpläne im Nah- und Regionalverkehr auf Umsteigerelationen zu Fernverkehrszügen ausgerichtet werden und sich dadurch Abfahrtszeiten an Knotenpunkten wie Innsbruck oder Kitzbühel zur vollen bzw. halben Stunde ergeben, so werden diese geänderten Abfahrts- und Ankunftszeiten von den PendlerInnen automatisch als Verschlechterung empfunden, da sie längere Wartezeiten bedeuten. Deshalb müssen bei der Fahrplangestaltung der integralen Taktfahrpläne stärker die Interessen der größten Fahrgastgruppe, nämlich die der TagespendlerInnen, berücksichtigt werden.

Zu Punkt 4.1.1.2 „Schnittstelle Verkehrsstation verbessern – Intermodalität und Barrierefreiheit“: Der öffentliche Verkehr wird, sofern das Gesamtkonzept (Verbindungen, Ticketpreise) stimmt, vom Großteil der Bevölkerung auch gerne angenommen. Für Regionen im ländlichen Raum, wie zB Landeck, Kufstein, Jenbach oder Wörgl sind Park & Ride Flächen unersetzlich und dringend notwendig. Da es trotz des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs teilweise erhebliche Lücken bei Zu- bzw. Abbringerlinien zu den Bahnhöfen gibt, die schnelle Direktverbindungen in die Landeshauptstadt Innsbruck anbieten, gehört Park & Ride zu den wichtigsten Arten um zum jeweiligen Bahnhof zu gelangen. Die angesprochenen Knotenpunkte bieten ein enormes Potential, welches es unbedingt zu nützen gilt.

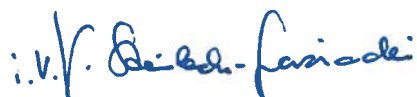
Zu Punkt 4.1.2 „Rahmenbedingungen für den Güterverkehr verbessern“: Aus Sicht der Arbeiterkammer Tirol muss sich Österreich auf Europäischer Ebene dafür einsetzen, dass die Mitgliedsstaaten wirksame Instrumente zum Setzen verkehrspolitischer und verkehrslenkender Maßnahmen (zB Festsetzung Maut, Fahrverbote, etc.) zurückerhalten. In Anbetracht des Baus des Brenner Basistunnel (BBT), der voraussichtlich 2026 fertiggestellt sein sollte, bedarf es endlich eines Konzeptes, wie die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene auch tatsächlich erreicht werden kann. Aufgrund der derzeit geltenden EU-rechtlichen Bestimmungen hat Österreich einen äußerst eingeschränkten Gestaltungsspielraum (Festsetzung der Mauttarife, Erlassen von Fahrverboten, Kontingentierung der LKW-Fahrten), weshalb der mit 9 Mrd. Euro veranschlagte Bau des BBT Gefahr läuft, zu einem neuen und kostspieligen Projekt zu werden, welches in der Praxis nicht ausreichend genutzt werden wird.

Zu Punkt 4.3.3 „Lärmschutz gewährleisten“: Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol setzte mit dem mehrheitlich angenommenen Vollversammlungsantrag bei der 171. Vollversammlung der AK Tirol vom 12. Mai 2017 ein deutliches Zeichen für Lärmschutzmaßnahmen für die Tiroler Bevölkerung. Neben dem Straßenlärm muss außerdem unbedingt dafür Sorge getragen werden, dass auch bei Lärmbelästigung die durch Schienenfahrzeuge entlang der Eisenbahnstrecken verursacht wird, die Bevölkerung mit passiven und aktiven Maßnahmen vor übermäßiger Lärmbelastung geschützt wird.

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol nimmt die Leitstrategie Eisenbahninfrastruktur zur Kenntnis, ersucht jedoch um Berücksichtigung der angeführten Punkte.

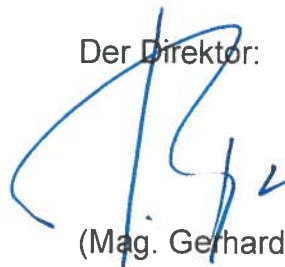
Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:



(Erwin Zangerl)

Der Direktor:



(Mag. Gerhard Pirchner)