© Institut für Interdisziplinäre Gebirgsforschung (Institute of Mountaun Research)



# Der grenzüberschreitende Schienenpersonennahverkehr in der Europaregion Tirol – Aktuelle Bestandsaufnahme und Perspektiven

Thomas Mösl

## 1. Auswirkungen der europäischen Integration auf den Verkehr im Mittleren Alpenraum

Tirol nimmt seit jeher eine verkehrsgeographische Vorrangstellung zwischen den Lebens- und Wirtschaftsräumen nördlich und südlich der Alpen ein. Aufgrund ihrer bestmöglichen natürlichen Durchgängigkeit für den Nord-Süd-Verkehr bieten sich mit dem Brenner- (1371 m) und dem Reschenpass (1504 m) die beiden niedrigsten und wintersicheren Alpenübergänge an. Der Beitritt Österreichs zur Europäischen Union im Jahr 1995 hatte im alpenquerenden Verkehr massive Zuwächse zur Folge. Eine der Ursachen dafür ist in den so genannten „vier Freiheiten" für den Personen-, Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr zur Verwirklichung des Binnenmarkts zu sehen. Dadurch sollen die Binnengrenzen zwischen den Mitgliedsländern der EU nach und nach ihre trennende Wirkung verlieren (Hunsicker 1998: 13). Im Straßenverkehr werden Staatsgrenzen durch den Wegfall der Grenzkontrollen seit 1. April 1998 („Schengener Abkommen") mittlerweile kaum mehr wahrgenommen, während eine grenzüberschreitende Bahnfahrt immer noch mit Schwierigkeiten behaftet ist. Besonders deutlich tritt diese Problematik im Nahverkehr hervor.

2005 passierten im Tagesdurchschnitt rund 23.000 PKW die Brennergrenze (http://www3.cnt.at/verkehr, 18.12.2006). Bei einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,5 Personen pro PKW entspricht dies 12,6 Millionen Personen im Jahr. Für den Eisenbahnverkehr über den Brenner sind keine aktuellen Zahlen erhältlich, da die ehemaligen Staatsbahnen seit ihrer Umwandlung in privatrechtliche Gesellschaften diese nicht mehr der Öffentlichkeit bekannt geben. Während der Straßenverkehr auch im inneralpinen Verkehr eine starke Dominanz ausübt, verlor die Eisenbahn in den letzten Jahren stark an Attraktivität. Dies liegt zum Großteil daran, dass einerseits ein moderner Betrieb auf einer knapp 140 Jahre alten Infrastruktur abgewickelt werden soll und daher die Reisezeiten aufgrund der niedrigen Höchstgeschwindigkeiten vergleichsweise lange sind. Andererseits stellt eine Staatsgrenze sowohl im betrieblichen als auch administrativen Bereich bis heute besonders im grenzüberschreitenden Nahverkehr eine große Hürde dar.

© Institut für Interdisziplinäre Gebirgsforschung (Institute of Mountaun Research)



1991 wurde von Vertretern der Alpenstaaten Deutschland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, der Schweiz und Österreich sowie der Europäischen Gemeinschaft das „Übereinkommen zum Schutz der Alpen" (Alpenkonvention) unterzeichnet. Eines der Ziele im Verkehrsprotokoll (Art. 9–11) ist der Ausbau grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen im öffentlichen Personennahverkehr, für den sich die Eisenbahn als umweltschonender Verkehrsträger gut eignet (Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention 2003: 154 f.). Gesetzeskraft erlangte das Verkehrsprotokoll bislang erst in fünf Alpenstaaten (Österreich, Deutschland, Liechtenstein, Slowenien und Frankreich). Italien hat dieses zwar ebenso wie die Europäische Union unterzeichnet, jedoch noch nicht als Gesetz verabschiedet.

Die Verkehrspolitik der Europäischen Union verfolgt hingegen das Ziel der Harmonisierung und Liberalisierung des Verkehrsmarkts. Die Europäische Kommission möchte mit verschiedenen Maßnahmen und Richtlinien im grenzüberschreitenden Bahnverkehr eine stärkere Interoperabilität erreichen. Darunter versteht man die Eigenschaften von Fahrzeugen und der Infrastruktur unterschiedlicher Eisenbahnnetze, die einen Betrieb der Fahrzeuge auf dem gesamten Netz bzw. auf bestimmten Strekken der miteinander verbundenen Eisenbahnnetze ermöglichen. Vorrangig richten sich diese Bemühungen auf den Abbau von Barrieren im grenzüberschreitenden Verkehr (Kommission der Europäischen Gemeinschaften 2001: 30-35). Auch wenn die Zusammenarbeit in vielen Bereichen zwischen den drei Ländern der Europaregion Tirol-Südtirol/Alto Adige-Trentino intensiv ist, so bildet der grenzüberschreitende Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bislang ein Stiefkind der gemeinsamen Verkehrspolitik.

Die Literatur zur alpinen Verkehrsproblematik ist kaum noch überschaubar. Darin sind folgende thematische Schwerpunkte zu erkennen: Verkehrsentwicklung und Alpentransit, Prognosen und EU-Erweiterung sowie Verkehrspolitik (Borsdorf 2004: 300). Vorrangig wird der Straßenverkehr behandelt (z.B. Monitraf 2006), während der Eisenbahnverkehr eher ein Randthema darstellt. Seit der Liberalisierung des europäischen Eisenbahnmarkts durch die Europäische Union wird dem grenzüberschreitenden Güterverkehr vorwiegend in wissenschaftlichen Arbeiten verstärkte Aufmerksamkeit gewidmet (Heimerl, G. & Weiger, U. 1997; Heinisch 2003).

Die Literatur über grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist umfangreich. Betrachtet man den grenzüberschreitenden öffentlichen Personennahverkehr, so gibt es im deutschsprachigen Raum sowohl Arbeiten über den straßengebundenen Verkehr als auch über grenzüberschreitende Bahnverbindungen in Euregiones, die sich an der EU-Binnengrenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den westlichen Nachbarn Niederlande, Belgien und Luxemburg gebildet haben. Arbeiten behan-

© Institut für Interdisziplinäre Gebirgsforschung (Institute of Mountaun Research)



deln die EUREGIO Rhein-Ems-Jissel (Geuckler 1998), die Euregio Maas-Rhein (Juchelka 1996) sowie den Saar-Lor-Lux-Raum (Geyer 2005; Hunsicker 1998; Saar 1989).

In der Euregio Egrensis (Bayern, Sachsen und Böhmen) wurde über eine EU-Aussengrenze ein umfangreiches Nahverkehrssystem namens EgroNet ins Leben gerufen (Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit 2000; Troeger-Weiß 2000). Unter den weiteren Beispielen an EU-Außengrenzen sticht besonders das Dreiländereck Deutschland – Frankreich – Schweiz mit dem trinationalen Projekt der Regio-S-Bahn Basel hervor (Pötsch 1994; Schwendemann 1991; Würmli & Plattner 1999). Daneben gibt es Untersuchungen über die Bodenseeregion (Schnell 1994, Schnell & Thierstein 1999) sowie das Gebiet um den Genfer See (Widmer & Pini 1999). Wie die regionale Analyse der Fallbeispiele ergibt, befinden sich diese alle außerhalb des Alpengebiets.

Erstaunlicherweise gibt es nur wenige Arbeiten, die sich mit den Strukturen und Problemen des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs im Alpenraum im Allgemeinen und mit dem Personennahverkehr im Besonderen beschäftigen. An erster Stelle ist hier der Bericht der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer (2000) zu erwähnen. Aktuelle Entwicklungen werden oftmals nur in verkehrswissenschaftlichen Zeitschriften aufgegriffen (z.B. Naumann 2006 über den im Juni 2006 eingeführten grenzüberschreitenden S-Bahn-Verkehr zwischen dem Land Salzburg und dem Landkreis Berchtesgadener Land). Ebenfalls in das Anwendungsgebiet der Alpenkonvention fällt die Grenzregion Tessin/Lombardei (Fischer & Torricelli 1999).

Dagegen ist zum grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr in der Europaregion Tirol bislang kaum gearbeitet worden (Mösl 2006), obwohl gerade diese Region im Zentrum der Alpen besonders interessant ist, weil

- es sich um eine Region mit europaweit wichtigen Verkehrswegen handelt,
- sie mitten im ökologisch sensiblen Alpengebiet liegt,
- sie als Grenzregion drei Länder und zwei Sprachen umfasst und weil sie
- als jahrhundertlang zusammengehörige Region bis heute rege Austauschbeziehungen unterschiedlichster Art unterhält.

Mit diesem Aufsatz soll diese Forschungslücke geschlossen werden. Die zentrale Fragestellung lautet:

Durch welche Maßnahmen kann der grenzüberschreitende schienengebundene Personennahverkehr innerhalb der Europaregion Tirol attraktiviert werden und dadurch einen nachhaltigen Beitrag zur umweltschonenden Sicherung der Mobilität im sensiblen Alpenraum leisten?

© Institut für Interdisziplinäre Gebirgsforschung (Institute of Mountaun Research)



Diese Frage wird anhand der beiden grenzüberschreitenden Bahnlinien in der Europaregion Tirol analysiert. Daraus leiten sich verschiedene Fragestellungen ab:

1) Wie ist das derzeitige Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen Österreich (Bundesland Tirol) und Italien (Südtirol, Trentino) gestaltet?

2) Inwiefern gibt es bereits positive Beispiele für einen funktionierenden grenzüberschreitenden SPNV innerhalb der Europaregion Tirol?

3) Welche Maßnahmen können für einen attraktiven grenzüberschreitenden SPNV in der Europaregion Tirol gesetzt werden?

Ausgehend von den Vorgaben der Europäischen Union und der Alpenkonvention wird in einer deduktiven Logik versucht, aus vorhandenen Statistiken, Analysen des Fahrplanangebots und empirischen Feldforschungen ein möglichst zutreffendes Bild des grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs zu erhalten. Am Ende sollen nicht nur die Ausgangsfragen beantwortet, sondern auch Perspektiven für eine zukünftige Entwicklung aufgezeigt werden.

## 2. Die Europaregion Tirol – Südtirol/Alto Adige – Trentino

Diese umfasst folgende Gebiete:

- das österreichische Bundesland Tirol (Nord- und Osttirol),
- die italienische Autonome Provinz Bozen-Südtirol und
- die italienische Autonome Provinz Trient.

| Land | Fläche (km²) | Einwohner (2004) | Hauptstadt | Einwohner (2004) |
|---|---|---|---|---|
| **Tirol** | 12.652 | 692.281 | Innsbruck | 134.803 |
| **Südtirol** | 7.102 | 477.069 | Bozen | 97.236 |
| **Trentino** | 6.207 | 497.546 | Trient | 110.142 |
| **SUMME** | 25.961 | 1.666.896 | | |

*Quellen: Land Tirol, Stadtgemeinde Innsbruck, ASTAT, Autonome Provinz Trient für den 31.12.2004.*

Damit entsprechen die Werte der Europaregion ca. einem Drittel der Fläche bzw. ca. einem Fünftel der Einwohner Österreichs. Ein interessantes Faktum ist, dass sich in den drei Tiroler Ländern rund ein Fünftel der Gesamtbevölkerung in der jeweiligen Hauptstadt konzentriert. Dabei ist die Wohnbevölkerung in den angrenzenden Gemeinden der jeweiligen Agglomerationen noch gar nicht berücksichtigt, so dass hier dieser Wert noch um einiges höher anzusetzen ist.

Seit jeher bestehen zwischen den drei Ländern intensive Beziehungen, die sich auf kulturelle Gemeinsamkeiten und eine bis zum Ersten Weltkrieg gemeinsame, über mehrere Jahrhunderte andauernde Geschichte gründen. Der Erste Weltkrieg führte

© Institut für Interdisziplinäre Gebirgsforschung (Institute of Mountaun Research)



zum Ende der österreichisch-ungarischen Monarchie und zur Abtretung Südtirols und des Trentino an das Königreich Italien. Die endgültige Annexion durch Italien am 10. Oktober 1920 besiegelte die Landesteilung (Steininger 1999: 11).

Eine Euregio bzw. Europaregion ist sowohl ein geographisch bestimmbares Gebiet als auch eine grenzüberschreitende Organisation. Euregiones sind freiwillige regionale Zusammenschlüsse über die Staatsgrenzen hinweg. Sie verstehen sich aber nicht als eine neue Verwaltungsebene (Troeger-Weiß 2000: 164). Als erste Euregio entstand 1958 die EUREGIO Rhein-Ems-Jissel im Grenzbereich zwischen Deutschland und den Niederlanden. In der Folge wurden weitere Euregiones entlang der Westgrenze der Bundesrepublik Deutschland gegründet (Schelberg 1998: 55).

Obwohl es bereits langjährige Beziehungen zwischen dem Bundesland Tirol und der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol gab, sollte erst der Beitritt Österreichs zur Europäischen Union 1995 die Gründung der Europaregion Tirol – Südtirol/Alto Adige – Trentino ermöglichen. So wurde 1998 die Europaregion ins Leben gerufen. Da die administrative Arbeit in enger Koordination von den drei Landesverwaltungen abgewickelt wird, wurde erst 2002 ein eigenes Büro in Bozen eingerichtet.

Die Austauschbeziehungen innerhalb der Europaregion sind sehr umfassend. Eine umfassende Darstellung würde den Rahmen dieses Beitrags sprengen. Dennoch sollen hier zwei Hauptmotive für einen grenzüberschreitenden Nahverkehr kurz beleuchtet werden:

**• Arbeit und Ausbildung**

Es gibt mittlerweile zahlreiche Arbeitnehmer, die als Südtiroler im Bundesland Tirol arbeiten. Zahlreiche Firmen aus Südtirol haben sich seit dem EU-Beitritt in Osttirol angesiedelt, da in dieser peripheren Region ein großes Arbeitskräftepotential vorhanden ist. Im Bereich der Ausbildung ist die Universität Innsbruck zugleich die Landesuniversität für Südtirol. Im Wintersemester 2006/2007 betrug der Anteil Südtiroler Studierender rund 15 Prozent (http://www.uibk.ac.at/, 18.12.2006).

**• Fahrten in einen Zentralen Ort**

In manchen Bereichen verfügt Innsbruck über höherwertigere Dienste als die beiden Städte Bozen und Trient. Dies trifft etwa auf die Universitätsklinik Innsbruck zu, in der zahlreiche Patienten aus Italien behandelt werden. Während Behördengänge nur eine Rolle für den Verkehr von Osttirol nach Innsbruck eine Rolle spielen, übt seit der Einführung des Euro der Einzelhandel in Österreich eine größere Anziehungskraft auf Kunden aus Südtirol und dem Trentino aus als früher. Hier kam es zu einer Umkehrung der Kaufströme, da vor der Europäischen Währungsunion die italienische Lira einen günstigen Wechselkurs aufwies.

© Institut für Interdisziplinäre Gebirgsforschung (Institute of Mountaun Research)



## 3. Das Eisenbahnnetz der Europaregion Tirol

Zum 1. Jänner 2006 sah das Eisenbahnnetz in der Europaregion Tirol wie folgt aus:

| Land | Streckenlänge | Betriebsform |
|---|---|---|
| **Tirol** | 479,98 km<br>davon: 423,28 km Normalspur<br>56,70 km Schmalspur | 435,88 km elektrifiziert<br>davon: 409,28 km 15 kV/16.7 Hz AC;<br>18,20 km 850 V DC<br>52,50 km Dampf/Dieselbetrieb |
| **Südtirol** | 293,09 km<br>davon: 286,49 km Normalspur<br>6,6 km Schmalspur | 232,69 km elektrifiziert<br>davon: 218,03 km 3 kV DC;<br>8,06 km 15 kV/ 16.7 Hz AC;<br>6,60 km 800 V DC<br>60,40 km Dieselbetrieb |
| **Trentino** | 201,67 km<br>davon: 136,42 km Normalspur<br>65,25 km Schmalspur | 138,46 km elektrifiziert<br>davon: 138,46 km 3 kV DC<br>63,21 km Dieselbetrieb |
| **Summe** | 974,74 km<br>davon: 846,19 km Normalspur<br>128,55 km Schmalspur | 807,03 km elektrifiziert<br>davon: 417,34 km 15 kV/16.7 Hz AC;<br>356,49 km 3 kV DC;<br>24,80 km 800/850 V DC<br>176,11 km Dampf/Dieselbetrieb |

*Legende: AC: Wechselstrom (alternating current); DC: Gleichstrom (direct current); V: Volt (Spannung); kV: Kilovolt (1000 Volt); Hz: Hertz (Frequenz).*

Vom insgesamt knapp 975 Kilometer umfassenden Eisenbahnnetz in der Europaregion Tirol (vgl. Abb. 24, S. 86) werden ca. 169 Kilometer (ca. 17 %) mit Dieseltriebfahrzeugen bedient. Der Löwenanteil mit ca. 807 Kilometern (83 %) ist jedoch aufgrund der im mittleren Alpenraum reichlich zur Verfügung stehenden Wasserkraft schon früh elektrifiziert worden. Davon entfallen auf das 15-kV-Wechselstrom-System 417 Kilometer (52 %), während mit dem italienischen 3-kV-Gleichstrom-System 356 Kilometer (48 %) versorgt werden.

Von den 959 Kilometern, die regulär im Personenverkehr bedient werden, ergibt sich nach den einzelnen Verkehrsunternehmen folgendes Bild:

| | |
|---|---|
| Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) | 371,44 km (40 %) |
| Trenitalia SpA (FS) | 354,45 km (36 %) |
| SAD-Nahverkehr AG | 67,00 km (7 %) |
| Trentino Trasporti | 66,00 km (7 %) |
| Deutsche Bahn AG (DB) | 45,80 km (5 %) |
| **Summe** | **904,69 km (95 %)** |

Die Gesellschaft Trentino Trasporti S.p.A ist 2002 aus dem Zusammenschluss der provinzeigenen Busgesellschaft Atesina und der Bahngesellschaft Ferrovia Elettrica

© Institut für Interdisziplinäre Gebirgsforschung (Institute of Mountaun Research)



Trento-Malé (FTM) entstanden und betreibt die gleichnamige Schmalspurbahn von Trient nach Marilleva im Trentino. In Südtirol bedient die SAD-Nahverkehr AG neben der Rittnerbahn Oberbozen – Klobenstein auch die seit Mai 2005 reaktivierte Vinschgaubahn Meran – Mals, während der Regionalverkehrsbereich der Deutschen Bahn AG im Februar 2001 die gesamte Außerfernbahn Garmisch-Partenkirchen – Reutte in Tirol – Kempten auch im Tiroler Abschnitt komplett übernommen hat. Die restlichen 54,3 Kilometer werden von kleineren, regionalen Gesellschaften wie z.B. der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (Zillertalbahn Jenbach – Mayrhofen) oder den Innsbrucker Verkehrsbetrieben und der Stubaitalbahn GmbH (Stubaitalbahn Innsbruck – Fulpmes) betrieben, die meist eine Streckenlänge unter 30 Kilometer aufweisen.

## 4. Der grenzüberschreitende Bahnverkehr in der Europaregion Tirol

### 4.1 Allgemeine Probleme

Für den grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gibt es keine gültige Definition. Zieht man jedoch die Gesetzgebung über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), zu dem der SPNV ja gehört, für das Bundesland Tirol und die Autonome Provinz Bozen-Südtirol heran, so kann man diesen wie folgt definieren: „Beim grenzüberschreitenden SPNV handelt es sich um einen schienengebundenen Teil des Öffentlichen Personennahverkehrs, der auf einer Reiseweite bis zu 50 Kilometer über eine Staatsgrenze führt oder die gesamte Reisezeit von einer Stunde nicht überschreitet. Dieser grenzüberschreitende SPNV wird vorrangig in Zügen des Nahverkehrs abgewickelt, kann aber auch höherwertigere Zuggattungen beinhalten“. In diesem System bestehen noch viele Barrieren, obwohl die Bürger in der EU grundsätzlich frei reisen können. Für die Europaregion Tirol betrifft dies folgende Problembereiche.

#### Politische und rechtliche Barrieren

Verschiedene organisatorische Strukturen und Zuständigkeiten behindern ein effektives und koordiniertes Zusammenwirken der beteiligten Behörden und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Es gibt oft eine mangelhafte grenzüberschreitende Zusammenarbeit, da politische Interessen normalerweise national bzw. regional ausgerichtet sind. Entscheidungs- und Genehmigungsprozesse können sich bereits in einem Land sehr zeitaufwendig gestalten. Sollen diese auch in einem anderen Land erfolgen, so vergeht meist mehr Zeit bis zum Abschluss der Verfahren. Sicherheitsstandards unterliegen in der Regel nationalstaatlichen Regelungen. Es besteht daher das Problem, dass das eingesetzte Rollmaterial im Land A die Standards erfüllt, aber nicht im Land B. Dies hemmt die Einrichtung grenzüberschreitender Verbindungen.

© Institut für Interdisziplinäre Gebirgsforschung (Institute of Mountaun Research)



### Technische Barrieren

Unterschiedliche Bahnstromsysteme verhindern bei elektrischen Lokomotiven einen Einsatz über Staatsgrenzen hinweg. Deshalb sind Fahrzeuge für Mehrstromsysteme notwendig, die aber aufgrund ihrer höheren Kosten eine Barriere darstellen. Auch unterschiedliche Brems- und Sicherungssysteme verhindern eine Weiterfahrt an der Grenze und machen einen zeitaufwendigen Lokwechsel oder einen Umstieg der Fahrgäste in eine andere Zugsgarnitur notwendig.

### Betriebliche Barrieren

Im Informationsbereich gibt es eine Vielzahl von Problemen. So werden Mitteilungen und Hinweise nicht ausreichend und nur einsprachig, z.B. bei Fahrplanaushängen oder im Internet, bekannt gegeben. Grenzüberschreitende Fahrplanauskünfte sind etwa aufgrund der Schließung von Fahrkartenschaltern nur schwer erhältlich.

Auch das mangelnde Angebot an SPNV-Leistungen stellt eine Hürde dar und schreckt potentielle Nutzer von Fahrten ab. Zudem sind Anschlüsse oft nicht aufeinander abgestimmt, was zu langen Umsteige- und Wartezeiten führt. Die Ursache liegt in den Taktsystemen, die auf die nationalen Knoten ausgerichtet sind und daher an den Staatsgrenzen oft unkoordiniert aufeinander stoßen.

Es gibt unterschiedliche Tarifsysteme in den beteiligten Ländern. Bahnreisende zahlen die Grundgebühr (Anfangskilometer) für den inländischen Streckenabschnitt und eine weiteres Mal für den ausländischen. Durch die Addition dieser Binnentarife werden kurze Strecken im Grenzgebiet unverhältnismäßig teuer. In den Zügen ist es oft schwer, Fahrscheine für eine grenzüberschreitende Fahrt zu erhalten.

Verschiedene Sprachen in den auf der Strecke liegenden Ländern stellen eine weitere Barriere dar. Das Zugpersonal müsste mehrere Sprachen beherrschen, um Informationen verständlich weitergeben zu können.

## 4.2 Der Brenner als Grenzübergang zwischen Nord- und Südtirol

Anhand der bestehenden Grenzübergänge soll nun der Nahverkehr zwischen Österreich und Italien näher beleuchtet werden: Es handelt sich einerseits um die Brennerbahn Innsbruck – Bozen mit dem Grenzbahnhof Brennero/Brenner und andererseits um die Pustertalbahn Franzensfeste – Lienz, die über den Grenzbahnhof San Candido/Innichen die Verbindung zwischen Süd- und Osttirol herstellt.

Die Brennereisenbahn wurde 1867 als zweite Gebirgsbahn der Welt eröffnet. Die Strecke folgt weitgehend dem Lauf der Sill und des Eisack. Durch zwei Kehrtunnel wird die notwendige Höhe gewonnen, um den Brennerpass ohne Scheiteltunnel überwinden zu können. Diese Streckenführung hat zur Folge, dass wesentliche Teile

© Institut für Interdisziplinäre Gebirgsforschung (Institute of Mountaun Research)



der Brennerstrecke nur mit einer maximalen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h befahren werden können und dadurch die Reisezeit vergleichsweise lang ist. Seit 1928/1929 existieren beiderseits der Grenze unterschiedliche Stromsysteme.

Im aktuellen Fahrplan 2005/2006 weist die Brennerbahn im Nordtiroler Bereich zwischen Innsbruck und dem Grenzbahnhof Brennero/Brenner im Nahverkehr einen annähernden Stundentakt mit Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit auf. Auf dem italienischen Abschnitt gibt es ab Brenner einen Zweistundentakt mit „Interregionale"-Zügen bis Verona bzw. Bologna. Das Hauptangebot im Fernverkehr bildet derzeit der Zweistundentakt der EuroCity-Linie München – Verona. Insgesamt elf EuroCity-Züge sorgen täglich für die schnellsten Verbindungen zwischen den beiden Wirtschaftsräumen in Bayern und Norditalien. Daneben gibt es über den Brenner in beide Fahrtrichtungen an Werktagen insgesamt 17 abgestimmte, grenzüberschreitende Nahverkehrsverbindungen. Diese rund acht Verbindungen in jede Richtung weisen Umsteigezeiten am Brenner zwischen vier und 49 Minuten auf, durchschnittlich sind es 20 Minuten. Während an Samstagen immerhin noch sieben bzw. sechs Züge verkehren, gibt es an Sonntagen mit drei Personenzügen jedoch nur ein äußerst bescheidenes Angebot. Die meisten Verbindungen (auch an Werktagen) konzentrieren sich im Wesentlichen auf die Morgen-, Mittags- und Abendstunden. So gibt es in beiden Richtungen in den Vormittagsstunden bis Mittag keine Möglichkeit, die Gemeinden jenseits der Grenze mit einem Nahverkehrszug zu erreichen.

Untersucht man generell die Fahrzeiten zwischen einem zweistündlich im Taktschema verkehrenden EuroCity-Zug und der schnellsten Umsteigeverbindung im Nahverkehr, so tritt Erstaunliches zutage: Ein EC benötigt nämlich für die 127 Kilometer lange Strecke Innsbruck – Bozen knapp über zwei Stunden. Davon entfallen zwölf Minuten auf den wegen des Lokomotivwechsels erforderlichen Grenzaufenthalt am Brenner. Im Vergleich dazu benötigt eine Regionalverbindung bei fünf Minuten Umsteigezeit am Brenner nur knapp zwei Stunden, ist also schneller als der Schnellzug! Während der EC jedoch zwischen Innsbruck und Bozen nur drei Bahnhöfe bedient, sind es bei beiden Regionalzügen insgesamt 13 Zwischenhalte. Die Begründung für diesen erstaunlichen Umstand liegt einerseits im Grenzaufenthalt und andererseits in der Fahrdynamik (z.B. Beschleunigungsvermögen) der beiden unterschiedlichen Zugsgattungen. Ein verhältnismäßig leicht konstruierter, kurzer Nahverkehrszug ist einem schweren, langen Schnellzug bezüglich Fahrzeit überlegen, da die Lokomotive in kürzerer Zeit das geringere Zuggewicht auf die erforderliche Höchstgeschwindigkeit beschleunigen kann.

Neben den Unzulänglichkeiten des Fahrplanangebots gilt es, besonders die Problematik der grenzüberschreitenden Tarife zu beachten. Vor einigen Jahren wurde

© Institut für Interdisziplinäre Gebirgsforschung (Institute of Mountaun Research)



im Grenzbahnhof Brenner der Fahrkartenschalter geschlossen und zwischenzeitlich durch entsprechende Automaten ersetzt, so dass der Erwerb einer passenden Fahrkarte oftmals ein Problem darstellt.

### 4.3 Von Tirol nach Tirol über Tirol – die ehemaligen „Korridorzüge“ nach Osttirol

Auf Grundlage des 1946 geschlossenen „Gruber-De Gasperi-Abkommens“ verkehrten auf der Pustertalbahn Franzensfeste – Spittal an der Drau von 1948 bis 1996 Korridorzüge Innsbruck – Lienz ohne Halt auf italienischem Staatsgebiet, da Osttirol von Nordtirol aus per Schiene nur über Südtirol erreichbar ist. Aus zollrechtlichen Gründen waren die Wagen dabei abgesperrt. Von 1946 bis 1970 kamen wegen des Dieselbetriebs auf der Pustertalbahn unterschiedliche Dieseltriebwagen der ÖBB zum Einsatz, die eher eine geringere Fahrgastkapazität aufwiesen. Ab 1970 wurden die Züge dann aus ÖBB-Diesellokomotiven mit Inlands-Reisezugwagen gebildet. Auch nach der 1989 erfolgten Elektrifizierung der Strecke auf beiden Seiten der Staatsgrenze blieb dieser Zustand bis 1996 aufrecht, da seither nun die unterschiedlichen Stromsysteme ein Hindernis darstellen (vgl. Petrovitsch 1996).

Durch den EU-Beitritt Österreichs 1995 war es möglich, diesen unbefriedigenden Zustand zu beenden und zwischen ÖBB und den Italienischen Staatsbahnen (Ferrovie dello Stato, FS) eine Kooperation einzugehen. Seit Juli 1996 werden die Korridorzüge mit ÖBB-Zweisystemlokomotiven befördert und in den Stundentakt der FS-Strecke integriert, so dass damit auf der Pustertalbahn Direktverbindungen mit Regionalzügen nach Innsbruck eingerichtet werden konnten. Damit gab es seit 1996 vier direkte Verbindungen zwischen Innsbruck und Lienz. Nachdem im Juni 2001 bzw. im Dezember 2002 zwei Verbindungen gekappt wurden (nach Angaben der ÖBB aufgrund fehlender Auslastung und ungünstiger Finanzierungsstrukturen), fahren heute täglich nur mehr zwei durchgehende Regionalzugpaare zwischen Nord- und Osttirol. Da diese Züge von zahlreichen Wochenpendlern benützt werden, verkehrt am Freitag und Sonntag jeweils ein zusätzlicher Direktzug.

Während im Südtiroler Abschnitt der Pustertalbahn heute durchwegs Nahverkehr im Stundentakt angeboten wird und dieser in den nächsten Jahren sogar zu einem teilweisen Halbstundentakt ausgebaut werden soll, ist der Osttiroler Abschnitt Innichen – Lienz aufgrund seiner Bevölkerungsstruktur durch eine schwache Nachfrage gekennzeichnet. So werden aus touristischen Gründen nur saisonal verkehrende Regionalzüge angeboten.

Die ehemaligen „Korridorzüge“ bilden demnach bis heute das Rückgrat des grenzüberschreitenden Verkehrs. Diese verkehren insgesamt viermal täglich am Morgen

© Institut für Interdisziplinäre Gebirgsforschung (Institute of Mountaun Research)



und Abend zwischen Innsbruck und Lienz, der Bezirkshauptstadt von Osttirol. Insgesamt gibt es über den Grenzübergang Innichen/San Candido neun grenzüberschreitende Personenzüge an Werktagen. Neben den vier Direktverbindungen weisen die übrigen fünf Umsteigeverbindungen durch die entsprechende Abstimmung der Fahrpläne von Trenitalia (FS) und ÖBB recht kurze Umsteigezeiten auf. Während es von Franzensfeste nach Lienz maximal sieben Minuten sind, sind aufgrund des FS-Taktschemas (das Richtung Bozen ausgerichtet ist) von Lienz nach Franzensfeste maximal 39 Minuten Umsteigezeit zu kalkulieren. An Samstagen bestehen insgesamt acht Reisemöglichkeiten, während es an Sonntagen sechs sind. Für die 107 km lange Strecke zwischen Franzensfeste und Lienz wird dabei durchschnittlich eine Reisezeit von annähernd zwei Stunden benötigt, da die kurvenreiche Strecke größtenteils nur eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zulässt.

Im Zuge der Kooperation wurde beschlossen, für die Benützung der „Korridorzüge“ auch in Südtirol gültige Fahrkarten zuzulassen. In den ehemaligen „Korridorzügen“ gelten nämlich im Verkehr Nordtirol-Osttirol die günstigeren österreichischen Binnenfahrkarten, während für Umsteigeverbindungen eine internationale Fahrkarte notwendig ist. Ebenso Gültigkeit besitzen Tickets der Verkehrsverbünde des Bundeslandes Tirol und der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol, die unterschiedliche Tarifniveaus aufweisen. So gibt es aufgrund dieser Rahmenbedingungen für die Fahrt in den ehemaligen Korridorzügen inzwischen annähernd an die 20 verschiedene Tarifmöglichkeiten. Die unterschiedlichen Preise ergeben sich z.B. durch die Kombination von Inlandstarifen der beiden Bahnunternehmen mit Tickets der beiden Verkehrsverbünde. Im Vergleich zu einem internationalen Fahrschein für Vollzahler können diese auch nur ein Fünftel des Preises bei gleicher Beförderungsleistung betragen!

## 5. Perspektiven für einen länderübergreifenden Schienenpersonennahverkehr im Mittleren Alpenraum

Die Europaregion Tirol-Südtirol/Alto Adige-Trentino befindet sich im Zentrum des Alpenraums und verfügt über ein Potential von 1,6 Millionen Einwohnern. Eine jahrhundertelange, gemeinsame Geschichte sorgt bis heute für umfangreiche Austauschbeziehungen zwischen den drei Ländern über die Staatsgrenzen hinweg. Dadurch weist vor allem das hochrangige Straßennetz im Personenverkehr ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf. Bei diesem handelt es sich jedoch nicht nur um größtenteils alpenquerenden Verkehr, sondern ein nicht unbeträchtlicher Teil davon ist sozusagen „hausgemachter“ inneralpiner Verkehr. Wie oben gezeigt wurde, stellt die Eisenbahn im grenzüberschreitenden Nahverkehr vielfach jedoch keine Alternative zum allzeit verfügbaren PKW dar.

© Institut für Interdisziplinäre Gebirgsforschung (Institute of Mountaun Research)



Mittlerweile haben die Verkehrsfrequenzen auf den hochrangigen Straßenverbindungen jedoch Ausmaße angenommen, die die Bevölkerung als unerträglich empfindet, denn im Alpenraum verteilt sich die Verkehrsleistung nicht etwa gleichmäßig auf die Fläche, sondern konzentriert sich in den meist engen Tälern. Die vom Verkehr ausgehenden direkten (Schadstoffe, Lärm) und indirekten Belastungen (ökologische Folgen, Tourismusrückgang) werden deshalb von der Bevölkerung viel stärker wahrgenommen (Vogt, Meurer & Müller 2003: 214 f.). Vor diesem Hintergrund haben die Anrainerstaaten des Alpenbogens in der Alpenkonvention bzw. deren Verkehrsprotokoll die Förderung des grenzüberschreitenden SPNV beschlossen. Aktuelle Untersuchungen der beiden Grenzübergänge innerhalb der Europaregion Tirol zeigen aber, dass hier noch erheblicher Handlungsbedarf besteht.

So muss der Fahrgast aufgrund der technischen Gegebenheiten meist an der Grenze in eine andere Zuggarnitur umsteigen. Es gibt nur wenige durchgehende Züge, die ursprünglich zur Befriedigung innerösterreichischer Verkehrsbedürfnisse eingeführt wurden (Korridorverkehr Nordtirol – Osttirol). Der EU-Beitritt Österreichs 1995 führte ein Jahr später zur Öffnung dieser Züge für Südtiroler Fahrgäste. Damit wurde ein prinzipiell erfolgreiches Beispiel für einen grenzüberschreitenden SPNV in der Europaregion Tirol geschaffen. Eine zu geringe Anzahl an Fahrgästen im österreichischen Binnenverkehr und ungünstige Finanzierungsbedingungen führten aber zwischenzeitlich zu Angebotsreduktionen dieser Zugverbindungen, obwohl sich durch den Einsatz moderner Zweisystemlokomotiven neue Einsatzmöglichkeiten innerhalb der Europaregion Tirol ergeben hätten. Dabei darf nicht vergessen werden, dass auf der Brennerbahn mit durchgehenden Regionalzügen von Innsbruck nach Bozen eine bessere Erschließungsfunktion erreicht werden könnte als mit Fernverkehrszügen, die dieselbe Fahrzeit benötigen.

Für diesen Zweck wird Rollmaterial benötigt, das auf beiden Seiten der Grenze eingesetzt werden kann. In den vergangenen Jahren sind für den europaweit liberalisierten Güterverkehrsmarkt zahlreiche neuen Typen von Mehrstromlokomotiven konstruiert worden, die bereits grenzüberschreitend von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen am Brenner zum Einsatz kommen (Petrovitsch 2006: 24). Jedoch benötigt es eine recht lange Zeit, bis diese in allen Staaten von den Behörden auch zugelassen werden und damit im Personenverkehr eingesetzt werden können. Derzeit stehen für diesen Zweck noch zu wenige Mehrstromlokomotiven zur Verfügung. Vorteilhaft für den grenzüberschreitenden Einsatz im Personennahverkehr wären Triebwagen, da diese einen wirtschaftlicheren Betrieb ermöglichen. Eine gemeinsame Tochtergesellschaft der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der Italienischen Staatsbahnen hat für den Grenzverkehr zwischen dem Tessin und der Lombardei solche Triebwagen in Auftrag gegeben, die sich von ihrer Charakteristik

© Institut für Interdisziplinäre Gebirgsforschung (Institute of Mountaun Research)



her grundsätzlich auch für einen Einsatz in der Europaregion Tirol eignen würden. Da in den drei Ländern teilweise bereits Taktfahrpläne existieren, die jedoch an den Staatsgrenzen nur unkoordiniert aneinander stoßen, bietet sich die Einführung eines grenzüberschreitenden Taktfahrplans an. Vom Verfasser wurde ein Grobkonzept für einen Integralen Taktfahrplan in der gesamten Europaregion Tirol-Südtirol/ Alto Adige-Trentino vorgelegt, dessen Einführung von einem grenzüberschreitenden Marketingkonzept begleitet werden könnte (Mösl 2006: 176–180).

Im außeralpinen Bereich bzw. am Alpenrand gibt es mit dem EgroNet-System, der Regio-S-Bahn Basel sowie der S-Bahn Salzburg erfolgreiche Beispiele für einen funktionierenden grenzüberschreitenden SPNV: So wurden in der gemeinsamen Sitzung des Südtiroler, Tiroler und Trentiner Landtags („Dreier-Landtag") in Meran 2005 Anträge für den Ausbau des grenzüberschreitenden regionalen und überregionalen Bahnverkehrs in der Europaregion Tirol einstimmig angenommen. In einem er-sten Schritt könnte durch eine verbesserte Abstimmung der Anschlüsse ein größerer Kundennutzen erzielt werden. Grenzüberschreitende Kooperationen gibt es zwischen den Verkehrsverbünden des Bundeslandes Tirol und der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol schon, denn seit 1997 umfasst das Tarifgebiet auch die Bahnstrecken bis nach Trient und Innsbruck. Trotzdem zeigt die Problemanalyse des grenzüberschreitenden SPNV, dass es zur Erreichung eines attraktiven, funktionierenden Angebots noch umfangreicher Anstrengungen bedarf, um den Zielen der Alpenkonvention gerecht zu werden und damit einen Verlagerungseffekt von der Straße auf die Schiene zu erzielen.

Mit den oben aufgezeigten Problemen können die Rahmenbedingungen und Strukturen des grenzüberschreitenden SPNV in der Europaregion Tirol als beispielhaft für den Alpenraum angesehen werden. Im gesamten Alpenraum gibt es ähnliche Problemstellungen, aber bislang wurde nur der Grenzbereich zwischen dem Tessin und der Lombardei gründlich untersucht. Es wäre daher sinnvoll, diese Studien in vergleichenden, alpenweiten Forschungen in der Zukunft weiterzuführen.

## 6. Literatur- und Quellenverzeichnis

Arbeitsgemeinschaft Alpenländer (Hg.) 2000: *Angebotskoordination im alpenquerenden Schienenpersonenverkehr*. Schlussbericht der Kommission IV – Verkehr, Projektgruppe Schienenpersonenverkehr. Zürich.

Borsdorf, A. 2004: Verkehrs- und Städtenetz in Alpen und Anden. Über die Problematik der Übertragbarkeit von Erfahrungen im internationalen Entwicklungsdialog. In: Gamerith, W. et al. (Hg.): *Alpenwelt – Gebirgswelten. Inseln, Brücken, Grenzen*. Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen. 54. Deutscher Geographentag Bern 2003. Heidelberg-Bern: 299–308.

© Institut für Interdisziplinäre Gebirgsforschung (Institute of Mountaun Research)



Fischer, C. & G.-P. Torricelli 1999: *Les transports transfrontaliers dans la région insubrienne*. Etude de cas de la gare Como-Chiasso et de la Ligne Lugano-Mendrisio-Varese du projet D 7 „Politique des transports et régions frontalières". Bern.

Geuckler, M. 1998: Die Eisenbahnstrecke Gronau – Enschede. Entwicklung einer grenzüberschreitenden Verkehrsverbindung und ihre Einbeziehung in das weitere Schienenstreckennetz im Grenzraum. *Westfälische Geographische Studien 48*: 73–84.

Geyer, T. 2005: *Grenzenloser ÖPNV – eine Utopie? Perspektiven des SPNV in der Region SaarLorLux – Rheinland-Pfalz*. Standort 29, 3/2005: 145–147.

Heimerl, G. & U. Weiger 1997: *Die Eisenbahn im grenzüberschreitenden Verkehr*. Stuttgart.

Heinisch, R. (Hg.) 2003: *Liberalisierung und Harmonisierung der Eisenbahnen in Europa*. Darmstadt.

Hunsicker, F. 1998: *Grenzüberschreitendes Stadtbahnkonzept für den Verdichtungsraum Saarbrücken – Forbach* (= Saarbrückener Geographische Arbeiten, Sonderheft 7). Saarbrücken.

Juchelka, R. 1996: *Grenzüberschreitender ÖPNV in einem Binnengrenzgebiet der Europäischen Union. Das Beispiel des Busverkehrs in der EUREGIO Maas-Rhein*. Standort 20, 1/1996: 19–23.

Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Hg.) 2001: *Weißbuch – Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft*. Brüssel.

Frankfurter Wirtschafts- und Sozialgeographische Schriften 67, Frankfurt: 91–108.

Monitraf (Hg.) 2006: *Verkehr durch die Alpen. Entwicklungen, Auswirkungen, Perspektiven*. Bern.

Mösl, T. 2006: Von Tirol nach Tirol über Tirol. Perspektiven für einen länderübergreifenden Schienenpersonennahverkehr in der Europaregion Tirol – Südtirol/Alto Adige – Trentino. In: Laimer, S. (Hg.): *Euregio – quo vadis?* Wien-Bozen: 159–180.

Naumann, T. 2006: Salzburg – Berchtesgadener Land: Euregio wächst zusammen. In: *Stadtverkehr 51*, 9: 30–32.

Petrovitsch, H. 1996: Korridorverkehr nach Osttirol. *Schienenverkehr aktuell 9*/96: 3–5.

Petrovitsch, H. 2001: Interoperabler Einsatz der ES 64 F4 am Brenner. *Eisenbahn Revue International 1/2006*: 24–25.

Pötsch, P. 1994: *Grenzüberschreitende Zusammenarbeit im ÖPNV in der südlichen Oberrheinregion*. (=EURES Discussion paper 35). Freiburg.

Saar, M. 1989: Probleme und Planung grenzüberschreitenden Verkehrs im Saar-Lor-Lux-Raum. *Geographische Rundschau 41*, 10: 566–572.

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit (Hg.) 2000: *Unterwegs in die Zukunft. Das Euroregionale Nahverkehrssystem – EgroNet*. Weltweites Projekt der EXPO 2000. Dresden.

© Institut für Interdisziplinäre Gebirgsforschung (Institute of Mountaun Research)



Schelberg, W. 1998: Euregio. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Praxis. *Westfälische Geographische Studien 48*: 55–61.

Schnell, K.-D. 1994: *Erfolgsbedingungen grenzüberschreitender Zusammenarbeit im Umweltbereich*. Das Beispiel ÖPNV in der Bodenseeregion (=EURES Discussion Paper 36). Freiburg.

Schnell, K.-D. & A. Thierstein 1999: *Grenzüberschreitender Verkehr in der Region Konstanz – Kreuzlingen*. Fallstudie Stadtbuslinie 8 und Mittelthurgaubahn des Projekts D 7 „Verkehrspolitik und Grenzregionen". Bern.

Schwendemann, F. 1991: Regionale und raumordnende Impulse für den Öffentlichen Personennahverkehr im deutsch-schweizerischen Grenzraum. *Berichte zur deutschen Landeskunde 65, 2*: 409–419.

Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention (Hg.) 2003: *Alpensignale. 1. Alpenkonvention Nachschlagewerk*. Innsbruck.

Steininger, R. 1999: *Südtirol 1918–1999*. Innsbruck-Wien.

Troeger-Weiß, G. 2000: Grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der EUREGIO EGRENSIS – Entwicklung, Struktur und Perspektiven. In: Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (Hg.): *Kreative Zukunftsräume. Bilanzkonferenz 2000*. München: 164–169.

Vogt, J., Meurer, M. & H.-K. Müller 2003: Verkehrsbelastungen im Alpenraum: Strukturen, Probleme und Lösungsansätze. *Berichte zur deutschen Landeskunde 77, 2-3*: 209–230.

Widmer, G. & G. Pini 1999: *Les transports transfrontaliers dans de Genève. Etude de cas du projet de transport collectif en site propre (TCSP) du projet D 7 „Politique des transports et régions frontalières"*. Bern.

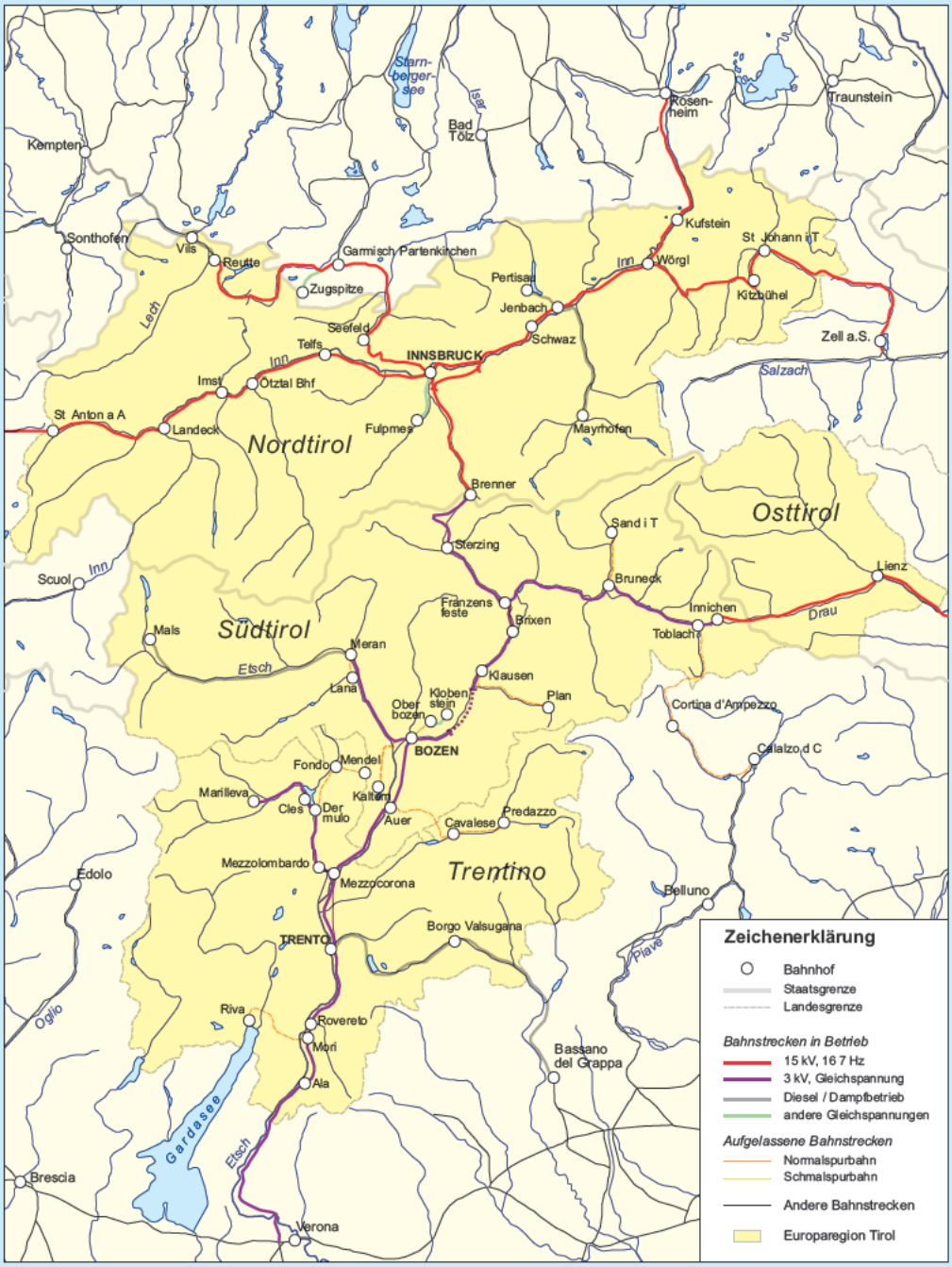
Würmli, P. & R. Plattner 1999: *Grenzüberschreitender Verkehr in der Region Oberrhein. Fallstudie Regio-S-Bahn: Grüne und Rote Linie des Projekts D 7 „Verkehrspolitik und Grenzregionen"*. Bern.

**Internetquellen:**

Land Tirol: VDE Verkehrsdatenerfassung, http://www3.cnt.at/verkehr/, abgefragt am 18.12.2006

Universität Innsbruck, http://www.uibk.ac.at/, abgefragt am 18.12.2006

© Institut für Interdisziplinäre Gebirgsforschung (Institute of Mountaun Research)




Quelle: Institut für Geographie der Universität Innsbruck EU RegioMap Tirol Südtirol Trentino, 1998
Entwurf: Thomas Mösl

Maßstab 1 : 1 500 000
0 10 20 30 40 50 km

*Abb. 24: Eisenbahnnetz in der Europaregion Tirol.*

# ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: IGF-Forschungsberichte (Instituts für Interdisziplinäre Gebirgsforschung [IGF]) (Institute of Mountain Research)

Jahr/Year: 2007

Band/Volume: 1

Autor(en)/Author(s): Mösl Thomas

Artikel/Article: Der grenzüberschreitende Schienenpersonennahverkehr in der Europaregion Tirol - Aktuelle Bestandsaufnahme und Perspektiven 100-114