

2. Landeshauptmannstellvertreterin
Mag.^a Ingrid Felipe

Frau Abgeordneten
KO Drⁱⁿ Andrea Haselwanter-
Schneider
im Wege über Herrn
Landtagspräsidenten DDr. Herwig
van Staa

Julia Beiler
Telefon 0512/508-2033
Fax 0512/508-742035
buero.lh-stv.felipe@tirol.gv.at

DVR:0059463
UID: ATU36970505

im Hause

Schriftliche Anfrage 143/15; „Ersatzbus Lienz-Innsbruck: Was hat die schwarz-grüne Notlösung gekostet?“

Innsbruck, 21.04.2015

Sehr geehrte Frau Drⁱⁿ Andrea Haselwanter-Schneider!

Haben Sie vielen Dank für Ihre schriftliche Anfrage 143/15 vom März 2015, zu der ich wie folgt mitteilen kann:

1.) Welche Gesamtkosten (brutto) sind durch den Ersatzbus im Jahr 2014 für den Besteller Verkehrsverbund Tirol (VVT) bzw. das Land Tirol angefallen?

Von der VTG wurde ein Verkehrsdienstvertrag für den Korridorbusbetrieb zwischen Innsbruck und Lienz in Höhe von jährlich EURO 1.219.637,-- zuzüglich gesetzlicher Umsatzsteuer mit dem Verkehrsunternehmen ÖBB-Postbus GmbH ab dem Fahrplanwechsel 2013/2014 - das ist der 15. Dezember 2013 bis zum Fahrplanwechsel 2015/2016 – das ist der 12. Dezember 2015, abgeschlossen.

2.) Welche Kosten (brutto) im Detail sind dafür angefallen?

- a) Für welche Busse?
- b) Für die Spritkosten?
- c) Für die Fahrer?
- d) Für die Reinigung der Busse?

Die Kosten ist sind im Gesamtpreis von € 1.219.637,00 enthalten.

3.) Welche Kosten (brutto) sind im Jahr 2014 für die Subvention der günstigen Ersatzbus-Tickets (Einzelticket 15€, Gruppenticket 35€) für den Besteller Verkehrsverbund Tirol (VVT) bzw. das Land Tirol angefallen?

Bei den Direkt-Tickets handelte es sich um keine Subjektförderung. Sie stellen einen Teil der Gesamteinnahmen dar, die den Gesamtkosten für den Verkehr gegenüberstehen.

4.) Wann wurde der Ersatzbus-Betrieb für das Jahr 2014 ausgeschrieben?

Es ist eine Direktvergabe auf 2 Jahre erfolgt.

5.) Warum wurde der Ersatzbus-Betrieb nur für ein Jahr ausgeschrieben?

Siehe Antwort Frage 9

6.) Wie viele Anbieter hat es gegeben?

Siehe Antwort Frage 9

7.) Wer hat diese Ausschreibung gewonnen und zu welchem Preis?

Siehe Antwort Frage 9

8.) Nach welchen Kriterien und auf welcher Basis wurde der zu bezahlende Preis ermittelt?

Kalkulation erfolgte nach marktüblichen Preisen.

9.) Falls es keine Ausschreibung gegeben hat, warum war diese nicht notwendig?

Die ÖBB PV AG erbrachte im Jahr 2013 die Verkehrsdienstleistung auf der Linie 12 (Strecke „Innsbruck-Brenner-Lienz“) im Rahmen eines Korridorzugverkehrs als Direktverbindung.

Mit Generalversammlungsbeschluss vom 15.05.2013 wurde die VTG beauftragt, dass diese Verkehrsdienstleistung mit Fahrplanwechsel 2013/2014 (Dezember 2013) eingestellt werden soll. Somit war eine ausreichende Versorgung mit öffentlichem Verkehr für das Drautal ab Dezember 2013 nicht gegeben und die Umstellung auf ein Korridorbusssystem unabdingbar.

Als möglicher Dienstleister ist nach einer durchgeführten Marktübersicht die ÖBB Postbus GmbH in Aussicht genommen worden. Diese bediente zu dieser Zeit sowohl die

- Strecke „Innsbruck – Brenner“ als auch die
- Strecke „Lienz – Arnbach“

im Kraftfahrlinienverkehr. Die ÖBB Postbus GmbH verfügte über aufrechte Konzessionen und konnte diese Leistung mit bereits vorhandenen Fahrzeugen erbringen.

Umsetzungsvarianten mit anderen Unternehmen setzten neben einem Neuantrag auf Erteilung einer int. Kraftfahrlinienkonzession unter Einbindung Italiens auch eine Vorlaufzeit für die Fahrzeugbeschaffung voraus. Die Vorlaufzeit für die Konzessionserteilung, Fahrzeugbeschaffung und die Durchführung eines Vergabeverfahrens wäre bis zum notwendigen Betriebsbeginn im Dezember 2013 nicht umsetzbar gewesen.

Weiters konnte aufgrund der damals noch nicht abgeschlossenen Verhandlungen zum schienenseitig geplanten stündlichen Taktverkehr zwischen „Lienz und Franzenfeste (Südtirol)“ mit zweistündigem Umstieg Richtung Innsbruck (Betriebsbeginn ab Dezember 2014 oder Dezember 2015) und aufgrund den daraus resultierenden unabsehbaren Entscheidungen der betroffenen Partner (Land Südtirol, Land Tirol, Eisenbahnverkehrsunternehmen auf österreichischer und italienischer Seite, Schieneninfrastrukturunternehmen sowie Anschlussbahnen im Drautal) eine abschließende Beurteilung der damit evt. einhergehenden Kapazitätsverlagerungen vom Korridorbusverkehr auf die Schiene noch nicht beurteilt werden.

Vor diesem Hintergrund war eine Direktbeauftragung der ÖBB Postbus GmbH für den Busverkehr zwischen Innsbruck und Lienz zur Sicherstellung der Versorgung der Fahrgäste ab Dezember 2013 als Überbrückungslösung bis längstens Dezember 2015 die einzige Möglichkeit.

Im Jänner 2015 ist das Vergabeverfahren für die Strecke „Innsbruck – Lienz“ sodann gestartet worden, damit ein Verkehr ab Dezember 2015 weiterhin gewährleistet werden kann.

10.) Wie hoch waren die Kosten durch den Ersatzbus-Betrieb für den Besteller VVT bzw. das Land Tirol im Jahr 2014, pro gefahrenen Kilometer und pro gefahrenem (potentiell leerem oder besetzten) Sitzplatz?

EURO 1.219.637,-- zuzüglich gesetzlicher Umsatzsteuer / 589.524 km =

2,07 € / km.

EURO 1.219.637,-- zuzüglich gesetzlicher Umsatzsteuer / (8 Fahrten täglich an 365 Tagen = 2.920 Fahrten * 75 Sitzplätze pro Fahrt = 219.000 Sitzplätze verfügbar pro Jahr)

5,57 € / Sitzplatz.

11.) Wie viele Kilometer haben die Ersatzbusse im Jahr 2014 insgesamt zurückgelegt?

589.524 km wurden bestellt.

12.) Wie oft waren die Ersatzbusse im Jahr 2014 verspätet?

Die Pünktlichkeit lag im Jahr 2014 bei 95 %.

13.) An welchen Tagen zwischen 12/2013 und 12/2014 mussten welche Kurse durch wie viele zusätzliche Busse verstärkt werden?

Insgesamt bei 16 Kursen reichten die vorhandenen Kapazitäten (inkl. geplanten Verstärkerkursen an Freitagen und Sonntagen) nicht aus, da vor und nach den Ferien und Feiertagswochenenden ein sehr hohes Fahrgastaufkommen war.

14.) Wie lange war die Wartezeit der Fahrgäste auf die Zusatzbusse?

Es gab keine Wartezeit, da die Busse zeitgleich bereitgestellt wurden (siehe auch Antwort Frage 15). Kurze Wartezeiten können sich natürlich durch das erhöhte Fahrgastaufkommen an sich ergeben haben.

15.)Wie viele Zusatzbusse wurden im Jahr 2014 und werden im Jahr 2015 an welchen Tagen in Bereitschaft gehalten?

Es werden nur an solchen Tagen Busse in Bereitschaft gehalten, wo der VVT durch jahrelange Erfahrung damit rechnet, dass diese auch benötigt werden. Vor allem vor Feiertagen und zu Ferienbeginn und -ende wurden somit Busse zusätzlich benötigt (siehe auch Antwort Frage 13). An zusätzlichen Tagen als diesen „geplanten“ waren keine zusätzlichen Busse notwendig.

Aufgrund des neuen Schienenangebots seit Dezember 2014 werden die Direktbusse nicht mehr verstärkt, sondern nur mehr die kalkulierten Fahrplanfahrten durchgeführt.

16.)Wie hoch sind die dafür im Jahr 2014 angefallenen, das heißt, dem VVT bzw. dem Land Tirol verrechneten, Zusatzkosten?

€ 15.552,89

17.)Anders gefragt, mit welcher Summe war der dafür im Gesamtpreis enthaltende Anteil im Jahr 2014 budgetiert?

Die Zusatzbusse sind in den Gesamtkosten mit € 15.552,89 budgetiert.

18.)Wie viele Menschen sind im Jahr 2014 insgesamt mit dem Ersatzbus auf der Strecke Lienz über das Südtiroler Pustertal nach Innsbruck gefahren?

77.354 Einsteiger wurden im Jahr 2014 auf der Strecke gezählt.

19.)Wie viele Menschen sind mit der Kombination Bus und Bahn von Osttirol/Lienz nach Innsbruck über Kitzbühel gefahren?

Dafür liegen keine Zahlen vor.

20.)Um wie viele Personen weniger sind im Jahr 2014 während jener Zeit, in der für die Route durch das Pustertal die günstigen Einzelfahrten um 15 € sowie die günstigsten Gruppentickets um 35 € angeboten wurden, mit der Kombination Bus/Bahn über Kitzbühel gefahren?

Dafür liegen keine Zahlen vor.

21.)Wie hoch waren die Gesamteinnahmen (Ticketerlöse) im Ersatzbus für das Jahr 2014?

Die Gesamteinnahmen aus Ticketerlösen betragen rund € 430.000,00 (brutto). Die Endabrechnung ist noch vorläufig.

22.)Sind die Fahrpreiserlöse aus dem Ersatzbus-Verkehr im Jahr 2014 beim Unternehmen geblieben oder waren diese an den VVT abzuführen?

Die Fahrpreiserlöse sind zur Gänze dem Besteller abzuführen.

23.)Werden die Fahrpreiserlöse aus dem Ersatzbus-Verkehr im Jahr 2015 beim Unternehmen bleiben oder sind diese an den VVT anzuführen?

Die Fahrpreiserlöse sind zur Gänze an den Besteller abzuführen.

24.)Hat es für den Ersatzbus im Jahr 2014 zusätzliche Einnahmen bzw. Zuschüsse gegeben, etwa vom Land Tirol, von Gemeinden, von Tourismusverbänden oder anderen Körperschaften?

a) Wenn ja, von welchem und in welcher Höhe?

Nein

25.)Wie viele Menschen haben den Ersatzbus mit einem Ticket um 15 € im Jahr 2014 verwendet bzw. wie viele Tickets um 15 € wurden im Jahr 2014 im Ersatzbus verkauft?

Im Jahr 2014 wurden rund 8.800 Tickets „Einzel-Direkt“ verkauft.

26.)Wie viele Menschen haben den Ersatzbus mit einem Gruppenticket um 35 € im Jahr verwendet bzw. wie viele Gruppentickets wurden im Jahr 2014 im Ersatzbus verkauft?

Im Jahr 2014 wurden rund 6.738 Tickets „Gruppe-Direkt“ verkauft.

27.)Um wieviel sind die Fahrgastzahlen der Ersatzbusse im bisher möglichen Vergleichszeitraum (Jänner/Februar) zurückgegangen, seit die preiswerten Fahrkarten nicht mehr angeboten werden?

Jänner 2015: minus 9,85 %

Februar 2015: minus 12,15 %

Zu berücksichtigen ist allerdings, dass auch Fahrgäste auf das neue Zugangebot umgestiegen sind. Insgesamt ist die Nachfrage jedoch ungebrochen höher als beim früheren Direktzugangebot.

28.)Wie viele Busunternehmen haben sich auf Basis der Neuausschreibung für den Betrieb des Ersatzbusses Lienz-Innsbruck bzw. Innsbruck-Lienz über Südtirol beworben?

Da es sich hierbei um ein laufendes Vergabeverfahren handelt, kann aufgrund gesetzlicher Geheimhaltungspflichten keine Auskunft hierzu erteilt werden.

29.)Wann erfolgt der Zuschlag für die Neuausschreibung dieses Ersatzbusses?

Die Zuschlagserteilung für den Verkehr „Innsbruck-Lienz“ ist im Herbst 2015 vorgesehen.

30.)Wird der Zuschlag für das Jahr 2015 (und folgende) zum selben Preis wie im Jahr 2014 erfolgen?

a) Wenn nicht, warum nicht?

Es liegen hierzu noch keine Angebotspreise vor.

31.) Wird der Takt des Ersatzbusses im Jahr 2015 (und folgende) bei vier täglichen Ersatzbuspaaren bleiben bzw. für die volle Laufzeit der Ausschreibung (8 Jahre) aufrecht bleiben?

a) Wenn nicht, warum nicht?

b) Wenn nicht, ab wann soll es weniger Ersatzbuspaare geben?

Im Laufe des Jahres 2015 wird gemeinsam mit dem Land Südtirol eine Evaluierung des bestehenden Angebotes vorgenommen werden. Auf Basis dieser Grundlage können weitere Entscheidungen getroffen werden.

32.) Welche Kosten (brutto) fallen im Jahr 2015 für den Verkehrsverbund Tirol bzw. das Land Tirol auf der Strecke zwischen Lienz und Innsbruck an? (Bitte alle drei Systeme „Ersatzbuskosten“, „FLIRT-Kosten“ und „Kosten Bus-Bahn über Kitzbühel“ mitrechnen?)

Direktbuskosten: siehe Antwort Frage 10

Pustertaltakt: 5.622.850€ (davon müssen dann die Einnahmen noch abgezogen werden).

Kosten Bus-Bahn (über Kitzbühel): Buskosten ca. € 815.000 €, die Busleistung dient der Verbindung zwischen den Bezirken Lienz und Kitzbühel,

33.) Welche Kosten fallen im Jahr 2015, pro gefahrenen Kilometer und pro gefahrenen Sitzplatz für den Besteller Verkehrsverbund Tirol bzw. das Land Tirol an?

a) Für den Ersatzbus (inkl. Bussen, Treibstoff, Fahrer, Reinigung)?

b) Für den FLIRT-Zug (Wagenmaterial, Betrieb, Personal, Reinigung, etc.)?

c) Für die Kombination Bus und Bahn über Kitzbühel?

a) Für den Direktbus fallen pro Kilometer 2,06€ an, das sind 0,03€ pro Sitzplatz

b) Für den Pustertaltakt fallen pro Kilometer 14,11€ an, das sind 0,05€ pro Sitzplatz

c) die Kombination Bus-Bahn über Kitzbühel ermöglicht uns eine Darstellung wie bei Antwort a, und b, nicht, da uns die notwendigen Daten von Seiten der ÖBB nur für diese Strecke nicht zur Verfügung stehen. Die Kosten für den Bus alleine belaufen sich auf € 1,99 pro Kilometer, das sind 0,04€ pro Sitzplatz.

34.) Bei wem verbleiben in jedem einzelnen System – also Ersatzbus, FLIRT-Zug und Bus/Bahn Kombination über Kitzbühel – die Ticketerlöse?

Für grenzüberschreitende Fahrten bzw. Haustarif-Tickets gibt es eine vertragliche Regelung zwischen der ÖBB PV-AG und Südtirol.

VVT-Tickets gibt es nur für Fahrten, die im Bundesland Tirol starten UND enden. Grundsätzlich verbleiben die Einnahmen von VVT-Tickets bei jenem Unternehmen, das sie ausgibt. Eine Ausnahme stellen die Einnahmenanteile dar, die Korridorstrecken (z.B. Salzburg oder Südtirol) betreffen. Im Fall von Südtirol werden diese dem Südtiroler Vertragspartner zugeschrieben. Ebenso eine Ausnahme stellt der Direktbus dar (siehe Antwort Frage 22 und 23). Auf den österreichischen Streckenabschnitten im Flirt wird der Ticketvertrieb von der ÖBB abgewickelt.

35.) Welche finanziellen Beträge kommen im Jahr 2015 jeweils vom Land Tirol, vom VVT, von den Gemeinden, von TVB oder anderen Körperschaften?

Siehe Antwort Frage 32.

36.) In der Sitzung der Südtiroler Landesregierung von 02.12.2014 findet sich unter Tagesordnungspunkt 56 die Überschrift „Grenzüberschreitende Eisenbahnverbindung Innsbruck-Lienz – Kooperations- und Zuschussvertrag“. Was hat die Südtiroler Landesregierung dazu im Detail beschlossen? (Bitte um Übermittlung des entsprechenden Regierungsbeschlusses?)

- a) Welche Summe (brutto) hat die Südtiroler Landesregierung hierzu im Detail beschlossen?
- b) Für welche Laufzeit?
- c) An wen fließt der angesprochene Zuschuss?
- d) Wofür fließt dieser Zuschuss?

Über die Arbeit und Beschlüsse der Südtiroler Landesregierung kann das Amt der Tiroler Landesregierung keine Auskunft erteilen.

37.) Am 28. Oktober 2014 haben die Landesregierungen von Tirol und Südtirol einen unmissverständlichen Verhandlungsauftrag des Dreierlandtages zur schnellstmöglichen Wiedereinführung einer umsteigefreien Zugverbindung zwischen Lienz und Bruneck nach Innsbruck bekommen. Zitat aus dem Beschluss des Dreierlandtages von 28. Oktober 2014: „Die gemeinsame Sitzung der Landtage von Südtirol, Tirol und Trentino (Dreier-Landtag) wolle beschließen: Der Dreier-Landtag spricht sich für ein gesamtheitliches Mobilitätskonzept der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino unter besonderer Zielsetzung von direkten und umsteigefreien Zugverbindungen, die alle drei Landesteile noch stärker miteinander verbinden, aus. (...) Der Dreier-Landtag fordert dafür besonders die Landesregierungen von Südtirol und Tirol auf, dafür notwendige Verhandlungen schnellstmöglich voranzutreiben und unter der Vorgabe einer bestmöglichen Einbettung in das bestehende Zugangebot und unter der Prämisse einer wirtschaftlichen sinnvollen Option und einer gerechten Kostenaufteilung, gemeinsam die Voraussetzungen für die Errichtung einer direkten und umsteigefreien Zugverbindung zwischen Lienz und Innsbruck als Primärimpulsgebung für die gesamte Europaregion zu schaffen.“ Welche konkreten Verhandlungsschritte haben Sie inzwischen gesetzt?

Darüber wird nach Abschluss der Verhandlungen berichtet werden.

38.) Wie oft haben Sie sich – um den unmissverständlichen Verhandlungsauftrag des Dreierlandtages „schnellstmöglich“ umzusetzen – mit Ihrem Amtskollegen Florian Mussner in der Angelegenheit „Wiedereinführung einer direkten und umsteigefreien Zugverbindung“ seit 28. Oktober 2014 getroffen?

Zur weiteren Optimierung des Personenverkehrs in der Euregio gibt es laufende Gespräche zwischen dem Amt der Tiroler Landesregierung und der Südtiroler Landesregierung.

39.) Wann genau und wo genau haben diese Treffen stattgefunden? (Bitte um Auflistung des Datums und des Ortes)

Siehe Antwort Frage 38.

40.) Wer war bei diesen Treffen anwesend?

Siehe Antwort Frage 38.

41.) Welche konkreten Ergebnisse haben diese Treffen bzw. Verhandlungen gebracht?

Siehe Antwort Frage 38.

42.) Welche Experten haben Sie und Ihr Amtskollege Mussner zu Rate gezogen?

Siehe Antwort Frage 38.

43.) Welche konkreten Fragen sollte dieser Experte bzw. sollten diese Experten klären?

Siehe Antwort Frage 38.

44.) Welche Fragen sind in der Angelegenheit „Wiedereinführung einer direkten und umsteigefreien Zugverbindung“ inzwischen geklärt?

Siehe Antwort Frage 37.

45.) Welche Fragen sind in der Angelegenheit „ Wiedereinführung einer direkten und umsteigefreien Zugverbindung“ noch offen?

Siehe Antwort Frage 37

46.) Bis wann werden diese Fragen geklärt?

Siehe Antwort Frage 37

47.) Wann werden Sie dem Landtag konkrete Ergebnisse in der Angelegenheit „Wiedereinführung einer direkten und umsteigefreien Zugverbindung“ vorlegen?

Siehe Antwort Frage 37

48.) Wann wird es wieder eine direkte und umsteigefreie Zugverbindung zwischen Lienz und Innsbruck bzw. Innsbruck und Lienz über Südtirol geben?

Siehe Antwort Frage 37

49.) Im Mai 2008 wurde am Brenner ein Abkommen zwischen Nordtirol und Südtirol unterzeichnet, laut welchem das Land Tirol „die Voraussetzungen für die Beschaffung von vorerst vier Zweispannungszügen schaffen“ werde, nach dem seit Jahren florierenden Vorbild Südtirol (FLIRT-Mehrspannungstriebwagen zum Betrieb sowohl in Italien als auch

in Österreich). Als Reaktion auf dieses Abkommen wurde die Denkmalschütze älteste **Wartungshalle am Westbahnhof abgerissen, um eine für diesen Triebwagentyp ausreichen lange Wartungshalle neu zu errichten. Welche weiteren Vorbereitungen wurden seither für die Beschaffung von Mehrsystemtriebwagen getroffen?**

Nach Prüfung der Voraussetzungen wurde entschieden, die Fahrzeuge zu mieten und sie nicht selber zu kaufen, da diese Möglichkeit um ein Mehrfaches zeit- und kostenaufwändiger gewesen wäre.

50.)Haben das Land Tirol oder VVT zur Errichtung der neuen Triebwagenhalle finanziell beigetragen?

a) Wenn ja, in welcher Höhe?

Nein

51.)Haben Land Tirol oder VVT zur Aufhebung des Denkmalschutzes für die erste Werkstätte der Mittenwaldbahn aus dem Jahr 1912 beigetragen?

Nein

52.)Wird das Land Tirol nach erfolgreichem Südtiroler Vorbild eigene Fahrzeuge beschaffen, anstatt mit demselben Geld den ÖBB Fahrzeuge vorfinanzieren, die weniger flexibel einsetzbar sind?

Wird im Zuge der zukünftigen Flottenstrategie geprüft.

53.)Seit Fahrplanwechsel Dezember 2014 verkehrt ein umsteigefreies Zugpaar Innsbruck-Bozen-Innsbruck mit abendlicher Abfahrt in Innsbruck um 21.00 h (Bozen an 22.,49) und morgendlicher Rückkehr nach Innsbruck um 9.38 h (Bozen ab 7.32 h). Dieses Zugpaar ist äußerlich nicht unterscheidbar von den bis 2013 verkehrenden umgangssprachlich so genannten „Korridorzügen“ nach Lienz: eine Mehrsystemlokomotive „Taurus“ 1216 der ÖBB, mit drei Fernverkehrswaggons der ÖBB. Einziger erkennbarer Unterschied sind die an einigen Wagons zusätzlich angebrachten Aufkleber „SAD“, „VVT“ und „Europaregion Tirol“. Diese Zuggarnitur „übernachtet“ ungenutzt in Bozen. In mehreren Wortmeldungen wurde die umsteigefreien Direktzüge Lienz-Innsbruck-Lienz als zu teuer und als unwirtschaftlich dargestellt. Wodurch wird die für einen Laien genau gleiche Betriebsform des offensichtlich genau gleichen Regionalzuges jetzt auf der Strecke Innsbruck-Bozen-Innsbruck plötzlich wirtschaftlicher?

- Mehrsystemlokomotive 1216 verkehrt untertags im Fernverkehr zwischen München und Italien, damit ist eine höhere Produktivität gegeben
- Es wird nur eine Garnitur benötigt
- Die Verkehrsleistungen in Südtirol werden jetzt von Südtirol finanziert
- beim früheren Korridorzug wurden die gesamten Zugkilometer alleine von Tirol finanziert

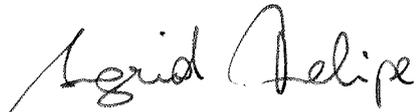
54.)Wie hoch sind die Kosten für dieses Zugpaar Innsbruck-Bozen-Innsbruck, die für den VVT bzw. das Land Tirol jährlich und pro gefahrenen Kilometer und pro Sitzplatz anfallen?

Kosten ca. 495.000,00 €/a; 27.061 Zugkilometer/a; 0m09€ pro Sitzplatz-km

55.)Zu diesem Regionalzugpaar Innsbruck-Bozen-Innsbruck bestehen jeweils zeitlich günstige Umsteigeverbindungen zwischen Innsbruck und Lienz. Diese sind die einzigen beiden „schnellen“ Umsteigeverbindungen nach Lienz, die mit preiswerten italienischen Regionalzugfahrkarten benutzt werden können. So kam mit dieser Verbindung die Strecke Innichen-Brenner mit einer Tagesnetzkarte „Mobilcard“ um 15 € zurückgelegt werden. Ansonsten sind Fahrgäste zwischen Innsbruck und Franzensfeste auf Eurocity angewiesen und dort gelten Südtirolpass, Aboplus und Mobilcard nicht – nur mit Aufpreis auf die SAD-Wertkarte. Wird sich das Land Tirol dafür einsetzen, dass die umsteigefreien Züge von Innsbruck nach Bozen und später nach Lienz ohne Zuschläge mit allen Fahrkarten und Abonnementen benutzbar sind?

VVT ist für Fahrten von Tirol nach Tirol zuständig (Binnenverkehr und zwei Grenzübertritte von Nord- nach Osttirol). Für grenzüberschreitende Fahrten (mit nur einem Grenzübertritt von Nord- oder Osttirol nach Südtirol) sind die ÖBB bzw. das Land Südtirol zuständig.

Mit freundlichen Grüßen



Mag^a Ingrid Felipe

Landeshauptmannstellvertreterin