Stephan Blaßnig

Zug fährt ab!

Die Kontroverse um die Einstellung des Direktzuges Lienz–Innsbruck

Am 14. Dezember 2013 fuhr nach 65 Jahren der letzte Direktzug zwischen Lienz und Innsbruck – auch bekannt als Korridorzug – begleitet von einer 250 Menschen starken „Trauergemeinde". Der Einstellung der einzigen direkten und öffentlichen (schienengebundenen) Verkehrsanbindung von Osttirol in die Landeshauptstadt vorausgegangen waren ein Regierungswechsel, eine Unterschriftenkampagne mit über 7.500 UnterstützerInnen sowie ein Sonderlandtag. Seit Dezember 2013 verkehrt zwischen Lienz und Innsbruck ein Doppelstockbus, der nicht unumstritten ist.

Auch im Jahr 2014 beschäftigte die Einstellung des Direktzugs die (partei)politischen Gemüter. In einer bis dahin einzigartigen Koalition von Südtiroler und Tiroler Oppositionsparteien wurde in einem gemeinsamen Antrag die Wiedereinrichtung einer Direktzug-Verbindung gefordert. Ob es in Zukunft wieder eine direkte öffentliche Verkehrsanbindung ohne Umsteigen geben wird, bleibt offen.

Dieser Beitrag beleuchtet erstens die spezielle geographische Lage der Exklave Osttirol, zweitens die Interessen, die sich hinter der Einstellung des Direktzuges befinden (könnten) und drittens die aktionistischen Proteste und parteipolitischen Widerstände seit dem Bekanntwerden der Einstellungspläne im April 2013 bis zum Sommer 2014.

Periphere Regionen – Exklave Osttirol

In der Politikwissenschaft und im Völkerrecht werden Gebiete, die nicht direkt geographisch mit dem Landesteil des eigenen Staates verbunden sind, als Exklaven bezeichnet.[1] Mit der Abtrennung Südtirols nach dem Ersten Weltkrieg im Jahre 1919/1920 wurde Osttirol (Bezirk Lienz) zu einer solchen Exklave. Es wurde unmöglich, auf direktem Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Osttirol nach Innsbruck zu reisen, ohne italienisches Staatsgebiet zu durchqueren. Da es zu dieser Zeit weder die Großglocknerhochalpenstraße noch die Felbertauernstraße gab, mussten OsttirolerInnen den zeitintensiven Umweg über die Tauernbahn nehmen. Erst nach der Befreiung vom deutschen und italienischen Faschismus wurde mit dem Gruber-de Gasperi-Abkommen 1947 und in den Folgejahren mit einem Zusatzabkommen die Verkehrsanbindung Osttirols nach Nordtirol umgesetzt. Osttirol, in der NS-Zeit dem Gau Kärnten angegliedert, wurde damit im Jahr 1947 wieder an das Bundesland Tirol angeschlossen.[2]

Mittlerweile ist Osttirol neben der Obersteiermark und dem Südburgenland eine der größten Abwanderungsregionen Österreichs. Im Jahr 2007 unterschritt die Bevölkerung wieder die 50.000-EinwohnerInnen-Marke.[3] Die Abgeschiedenheit und die große geographische Entfernung zur Tiroler Landeshauptstadt (200 Kilometer), die wechselvolle Geschichte sowie die engen wirtschaftlichen Verflechtungen mit (Ober) Kärnten in Verbindung mit einer kulturellen Identitätsfrage bilden bis heute in der Osttiroler Bevölkerung eine spezifische Gemütslage: Ein beständiges Schwanken zwischen übersteigertem Tirol-Patriotismus auf der einen und dem Gefühl, TirolerInnen zweiter Klasse zu sein auf der anderen Seite.

Osttiroler Verkehrspolitik und die Geschichte des Korridorzuges

Die prekäre Erwerbsarbeits- und Ausbildungssituation von OsttirolerInnen in Kombination mit der großen Entfernung zu städtischen Zentren (Innsbruck und Klagenfurt/Celovec[4]) verdeutlicht die Bedeutung einer verkehrspolitischen Anbindung mit dem nördlichen Teil Tirols. Im Friedensvertrag mit Italien 1947 bzw. dem Gruber-de Gasperi-Abkommen[5] wurde festgehalten, dass „Italien mit Österreich Abmachungen zur Sicherung freien Personen- und Güterverkehrs zwischen Nord- und Osttirol treffen oder bestätigen [soll]."[6]

Mit diesem zwischenstaatlichen Dokument beginnt die Geschichte des Korridorzuges[7] zwischen Lienz und Innsbruck, der im Jahr 1948 das erste Mal nach den beiden Weltkriegen wieder eine vertraglich gesicherte öffentliche Verkehrsanbindung zwischen Osttirol und Nordtirol (über Südtirol/Alto Adige) garantierte. Der „erleichterte Durchgangsverkehr", der im Abkommen festgehalten wurde, bedeutete in der Praxis, dass Reisende aus Osttirol sowohl zoll- als auch grenzkontrollenbefreit waren. Allerdings war es nicht möglich, auf italienischem Staatsgebiet auszusteigen oder mit einsteigenden Personen während der Halte durch den italienischen Streckenabschnitt Kontakt aufzunehmen.[8] Zu Beginn der 1960er-Jahre verschärfte sich der Konflikt zwischen dem italienischem Staat und Teilen der deutschsprachigen Südtiroler Bevölkerung zusehends und es entwickelte sich eine massive diplomatische Krise, nachdem Österreich als offizielle Schutzmacht der deutschsprachigen BewohnerInnen angesehen wurde und dementsprechend handelte.[9]

Verkehrspolitisch traten (Ost)Tiroler Landtags- und Nationalratsabgeordnete, wie der ÖVP-Nationalrat Franz Kranebitter in den 1960er-Jahren für eine innerösterreichische Autoanbindung zwischen Osttirol und Nordtirol ein. In fünfjähriger Bauzeit (1962–1967) wurde die Felbertauernstraße mit einem Tunneldurchschlag unter dem Hohen Tauern über den Oberpinzgau und Kitzbühel zur zweiten Verkehrsanbindung in den Norden.[10] Mit den beiden Südtirol-Paketen 1969 und 1992, sowie dem EU-Beitritt Österreichs 1995 und dem Wegfall der Grenzkontrollen[11] im Rahmen des Schengen-Abkommens 1997 gewann auch die (kürzere) Verbindung über den Brenner wieder an Attraktivität. Gleichzeitig wurde ab Mitte der 1990er-Jahre das Korridorzugangebot von politischer und administrativer Seite immer öfter thematisiert

und der Versuch unternommen, die Anzahl der Direktverbindungen zu reduzieren. Zwar wurde im Jahr 1998 ein Verkehrsdienstevertrag zwischen den ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) und dem Land Tirol auf der Verbindung Lienz–Innsbruck bis zum Jahr 2007 abgeschlossen, doch bereits drei Jahre später versuchte das Regionalmanagement der ÖBB die Zugverbindung einzustellen. Eine Protestwelle mit 20.000 Unterschriften konnte die gesamte Einstellung verhindern, allerdings wurde im Jahr 2002 – trotz erhöhter Auslastung – eine von drei Tagesverbindungen gestrichen.[12]

Direkt geht's nur auf die Piste, aber nicht nach Innsbruck

Anfang März 2013 – mitten im Tiroler Landtagswahlkampf – wurde bei einer BürgerInnenversammlung in Vierschach/Versiaco durch den damaligen Südtiroler Verkehrslandesrat Thomas Widmann (SVP) öffentlich bekannt, dass der Direktzug Lienz–Innsbruck ab dem Fahrplanwechsel 2013/2014 nicht mehr verkehren und – vorübergehend – durch eine Busverbindung ersetzt werden soll. Flankiert von Osttiroler VP-Politikern und dem damaligen Tiroler Verkehrslandesrat Anton Steixner (VP) wurde die Forderung nach einer stündlichen Zugverbindung zwischen Franzensfeste/Fortezza[13] und Lienz ab Winter 2014 erhoben. Dass dabei von Anfang an ein wirtschaftspolitisches oder besser: touristisches Motiv Pate Stand, ist den Worten des Sillianer Bürgermeisters Erwin Schiffmann zu entnehmen: „Sollten die Verbindungen zu Stande kommen, dann muss ein gemeinsamer Kartenverbund [eine gemeinsame Bewerbung und Vermarktung der Osttiroler Skigebiete im Pustertal, Anm. S.B.] mit Dolomiti-Superski erreicht werden."[14] Bei Dolomiti-Superski handelt es sich um einen der weltweit größten Zusammenschlüsse von Skigebieten mit 1.200 Pistenkilometern. Zwei der 12 Skigebiete liegen an der Pustertalbahnstrecke.[15] In Percha/Perca, dem Heimatort des Südtiroler Ex-Landeshauptmannes Luis Durnwalder, wurde im Jahr 2011 direkt am neu errichteten Bahnhof eine 10-Personen-Gondelbahn auf das Skigebiet Kronplatz eröffnet.[16] Im Gegensatz zur Direktzug-Verbindung bedeutet ein Umsteigen in Franzensfeste nicht nur einen Reisekomfort- und Zeitverlust, sondern auch Probleme am barrierereichen Bahnhof Franzensfeste und noch ungeklärte Tarife auf internationalen Zügen der Deutschen Bahn und Trenitalia.

Am Grenzort Vierschach wird im Herbst 2014 ebenfalls in der Nähe des Skilifts ein neuer Bahnhof fertig gestellt, der es aber nicht erlaubt, die halbstündlich eintreffenden FLIRT-Züge (Flinker Leichter Innovativer Regional Triebzug) als Endbahnhof zu benutzen. Eine solche Infrastruktur würde wesentlich mehr Gelder benötigen. Vor diesem Hintergrund wird auch das Angebot des Südtiroler Landesrats Widmann verständlich, den Stundentakt von Franzensfeste bis Lienz ausweiten zu wollen. Passend dazu begann man auf Seiten der VP Tirol schon während des Wahlkampfes damit, die Rentabilität und Notwendigkeit der Direktzug-Verbindung Lienz–Innsbruck in Frage zu stellen, weil „Südtirol nicht mitzahlt".[17] Die Tiroler Landtagswahlen Ende April 2013 mündeten in Koalitionsverhandlungen zwischen VP und Grünen. Am 13. Mai verkündeten beide Parteien, eine gemeinsame Regierung zu bilden[18] und legten ein Koalitionsprogramm vor, in dem auf Seite 20 nachzulesen ist: „Verbesserung der Vertaktung der Verbindung Lienz–Innsbruck mit einer Direktverbindung."[19]

Regierungswechsel: Protest von „unten" und Unterschriftenkampagne

Anton Steixner verkündete schon im Herbst 2012 nach den Wahlen nicht mehr als Landesrat zur Verfügung zu stehen.[20] In seine Amtszeit von 2006 bis 2013 fielen nicht nur die Debatten um die Agrargemeinschaften, sondern auch der erfolgreiche Ausbau des öffentlichen Schienennahverkehrs (S-Bahn) im Innsbrucker Zentralraum.[21] Am 15. Mai 2013 – wenige Tage vor der Angelobung der neuen Landesrätin Ingrid Felipe (Grüne) – unterzeichnete Steixner als politisch Verantwortlicher ohne Konsultation der RegierungskollegInnen einen Beschluss, der die Einstellung des Direktzuges Lienz–Innsbruck zur Folge hatte.[22] Ebenfalls Mitte Mai 2013 zerstörten 35.000 Kubikmeter Geröll und Felsstücke die Felbertauernstraße und machten diese Nord-Süd-Verbindung für Monate unpassierbar. Erst im Sommer 2015 wird die Strecke wieder regulär befahrbar sein.[23] Der Felssturz machte den OsttirolerInnen einmal mehr deutlich, wie prekär die Verkehrsanbindung nach Nordtirol ist. Die Sperre der Felbertauernstraße sowie die wenige Tage später bekannt gewordene Einstellung des Direktzuges führten zu einer zusätzlichen Emotionalisierung. Während BefürworterInnen des Direktzuges vom „Verrat an der Osttiroler Bevölkerung sprachen", entgegneten KritikerInnen es handle sich bei der Bahnverbindung um eine „Altlast aus VP-SP-Regierungszeit".[24]



Aktionismus anlässlich eines Osttirol-Besuchs von Landeshauptmann Günther Platter, Juni 2014

Anfang Juni 2013 begann sich über Facebook eine Gruppe rund um zwei Osttiroler Studenten zu formieren, die sich für die Beibehaltung der direkten Zugverbindung nach Innsbruck aussprachen. Bis zum Sonderlandtag Ende August 2013 wurden 7.470

Unterschriften für den Erhalt des Direktzuges gesammelt und sowohl dem Tiroler Landeshauptmann Günther Platter als auch dem Petitionsausschuss des Nationalrats übergeben.[25] Knapp 6.000 Unterschriften kamen direkt aus Osttirol, der Rest aus ganz Österreich von Menschen, denen dieses Thema auch in der Entfernung ein Anliegen war.[26] Mit dem Sonderlandtag und der Abgabe der Unterschriften wurde, von Ausnahmen abgesehen, aus einer Bewegung „von unten" eine parteipolitische Diskussion, die bis heute anhält.

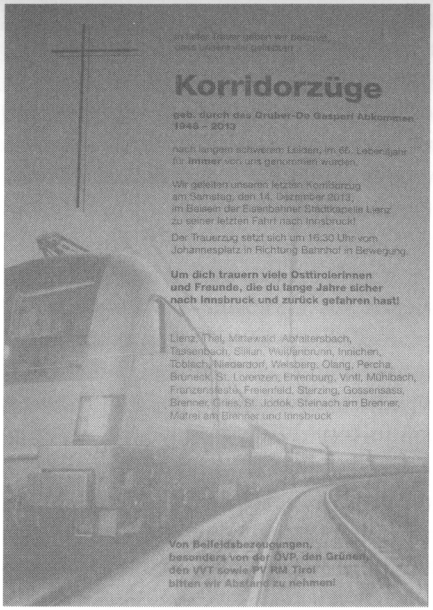
Sonderlandtag und S-Bahn-Ausbau

Der von den Tiroler Oppositionsparteien geforderte Sonderlandtag „Osttirol darf kein Bezirk 2. Klasse werden" unterbrach die politische Sommerpause 2013. Die neue Grüne Regierungspartei, vor allem Landesrätin Ingrid Felipe, war mit der Befürwortung einer Bus- im Gegensatz zu einer Zugverbindung starker Kritik ausgesetzt. Zusätzliche Brisanz brachte ein Schreiben der Verkehrsministerin Doris Bures (SPÖ), das zu Beginn der Sitzung verlesen wurde: Einer Weiterführung der Direkt-Zugverbindung stünde nichts im Wege und sie könnte jederzeit wieder vom Land Tirol bestellt werden.[27]

Nach emotionalen Reden von Oppositions- und KoalitionspolitikerInnen beteuerte Felipe, dass nicht sie an der Einstellung des Direktzuges schuld sei und beklagte „widersprüchliche Zahlen und Informationen"[28] vonseiten des ÖBB-Managements bekommen zu haben. Die Oppositionspolitikerin und Lienzer Bürgermeisterin Elisabeth Blanik (SP) gab bereits Ende Juli 2013 der neuen Landesrätin eine Teilschuld, da es noch Handlungsspielraum bis Anfang August in der Frage der Trassenabbestellung gegeben habe.[29] Tatsächlich bestätigte die Verkehrslandesrätin die Kündigung der Strecke Lienz–Innsbruck. Ebenso wurden die Schienenkilometer in andere Tiroler Landesteile verlegt, wie aus zwei Schreiben des BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) hervorgeht.[30] Mit diesen freigewordenen Zugkilometern und den fix budgetierten 2,4 Millionen Euro für den ehemaligen Direktzug könnte der weitere S-Bahn-Ausbau im Innsbrucker Zentralraum finanziert werden, der im Jänner 2014 medial angekündigt wurde.[31] Der ursprüngliche Antrag bei der Sondersitzung, dass sich der Landtag für den Erhalt des Direktzuges aussprechen möge, wurde auf Antrag des Grünen Klubobmann Gebi Mair dem Verkehrsausschuss zugewiesen.[32]

Abschied vom Direktzug und Südtiroler Interventionen

Am Abend des 14. Dezember 2013 verließ der letzte Direktzug zwischen Lienz und Innsbruck – begleitet von rund 250 Menschen und den Klängen der Eisenbahner-Stadtkapelle Lienz – den Bahnhof.[33] Die Lokomotive wurde von AktivistInnen mit einem großflächigen Partezettel beklebt, in dem die Einstellung der Zugverbindung betrauert wurde. Auf Plakaten waren auch Botschaften wie „Nie wieder Grün" oder „Nach Innsbruck 0 Züge, nach Klagenfurt 17 Züge" zu lesen.[34]



Parte auf der Lokomotive des letzten Korridorzugs Lienz–Innsbruck am 14. Dezember 2013

Seit 15. Dezember 2013 fährt ein Doppelstockbus vier Mal täglich zwischen Lienz und Innsbruck direkt – ohne Zwischenhalte in Südtirol. Schon nach zwei Tagen wurde der „Direktbus" medial bejubelt und darauf hingewiesen, dass für die dreistündige Fahrt auch ein WC (!) zur Verfügung steht. Kritik wurde allenfalls an der geringen Umweltfreundlichkeit der Busse geäußert.[35]

In einer Grundsatzvereinbarung über den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwischen dem Land Südtirol und Tirol wurde festgehalten, dass ab Dezember 2014 ein „regelmäßiger durchgehender Taktverkehr" zwischen Franzensfeste und Lienz entlang des Pustertales, sowie alle zwei Stunden eine Verbindung nach Innsbruck eingerichtet werden solle. Ebenfalls werde es eine „Prüfung" über die Möglichkeit einer Tagesrandverbindung zwischen Lienz und Innsbruck geben.[36] Ab Herbst/Winter 2013 wurden Kontakte der Tiroler Opposition mit Südtiroler OppositionspolitikerInnen aufgenommen. Der Gemeinderat von Bruneck/Brunico verabschiedete schon Ende August 2013 einen einstimmigen Beschlussantrag zum Erhalt des Direktzuges.[37]

Im Februar 2014 kündigte Ingrid Felipe auf ihrem Internet-Blog das endgültige Aus des Direktzugs Lienz–Innsbruck an und präsentierte einen „Zwei-Stunden-Takt von Innsbruck nach Lienz".[38] Zu diesem Zeitpunkt wurden von Südtirol aus einige Interventionen zur Wiederaufnahme der Direktzug-Verbindung gesetzt – die neuen Machtverhältnisse und die internen Querelen in der regierenden Südtiroler Volkspartei (SVP) spielten dabei sicherlich eine Rolle. Neun Oppositionsparteien aus Tirol und Südtirol forderten im Mai 2014 die Wiedereinführung der Direktzug-Verbindung – neben SozialdemokratInnen auch rechtskonservative Parteien und pikanterweise auch die Südtiroler Grünen. Der Zug wurde bei der Pressekonferenz

als „Herzensanliegen" oder „Gesamttiroler Institution" bezeichnet. Am selben Tag frühmorgens vermeldete der Verkehrsverbund Tirol (VVT) die Erfolgsgeschichte der Busverbindung.[39] Wenig später nahm der Südtiroler Landtag einstimmig den Mehrparteienantrag zur Wiedereinführung des Direktzuges zwischen Lienz und Innsbruck an und Hans Heiss, Urgestein der Südtiroler Grünen, sagte, man habe sich in dieser Sache „ein wenig gegen die Position der Tiroler Grünen stellen müssen".[40]

Ein letztes Aufflackern der Proteste gab es im Juni 2014 in Lienz, Innsbruck und Bruneck durch drei Diskussionsveranstaltungen des „Vereins zur Förderung der Mobilität in Osttirol". Währenddessen spielten die beiden Regierungsparteien wieder auf Zeit und verzögerten im Verkehrsausschuss mit ihrer Mehrheit die Abstimmung über einen entsprechenden Antrag zur Wiederaufnahme der Direktzug-Verbindung Lienz–Innsbruck auf September 2014. Wohl wissend, dass die Frist zur Bestellung der Bahntrassen für die Züge am 30. Juni 2014 endete.[41] Wenig später entschied auch der durch die Unterschriftenkampagne angerufene Petitionsausschuss im Nationalrat im Fall des Direktzuges nicht zuständig zu sein.[42]

Zug fährt ab?

Die Einstellung des Direktzuges durch eine Unterschrift des nunmehrigen Ex-Landesrats Anton Steixner ohne Konsultation seiner RegierungskollegInnen könnte politischer Taktik geschuldet sein. Der neuen Landesrätin Ingrid Felipe wurde dieses „Einstandsgeschenk" mitsamt intransparenten Informationen hinterlassen. Doch diese konnte sich nicht zu einer klaren Entscheidung für oder gegen den Direktzug durchringen und beteuerte lange Zeit öffentlich, für eine Direktzug-Anbindung zu kämpfen, während hinter den Kulissen schon an der Umschichtung der mit 2,4 Millionen Euro budgetierten Verbindung in Richtung S-Bahn-Ausbau im Innsbrucker Zentralraum gearbeitet wurde.

Die Proteste gegen die Einstellung nahmen abgesehen von den 7.500 Unterschriften nie ein für beide Koalitionsparteien bedrohliches Ausmaß an. Der öffentliche Druck wurde schon zu einem sehr frühen Zeitpunkt von der Parteipolitik überlagert, was zu einer paternalistischen (bevormundenden) Politik gegenüber den ZugbenützerInnen führte. Der Widerspruch, dass sich eine ökologisch orientierte Partei gegen eine Zug- und für eine Buslösung aussprach, erregte zwar in Osttirol, nicht aber im urbanen Innsbrucker Zentralraum Erstaunen, zumal in der Landeshauptstadt das Thema Direktzug als eines von vielen wahrgenommen wurde und weit größere Konfliktlinien in Fragen des Naturschutzes (Kalkkögel, Wasserkraftausbau, Natura 2000) und der Nordtiroler Verkehrspolitik (Tempo 100, Kufstein-Maut) vorhanden sind.

Es bleibt abzuwarten, wie sich die Stundentakt-Verbindung zwischen Lienz und Franzensfeste sowie weiter nach Innsbruck als Verkehrsanbindung für Reisende aus Osttirol etablieren wird. Eine durchgehende, schienengebundene Verbindung zwischen Osttirol und der Landeshauptstadt Innsbruck ist nach 65-jährigem Bestehen (1948–2013) wohl – vorerst – Geschichte.

Anmerkungen

1 Politiklexikon für junge Leute, 2008, Wien, http://www.politik-lexikon.at/enklave/ (Zugriff 17.7.2014).
2 Martin Kofler: Osttirol. Vom Ersten Weltkrieg bis zur Gegenwart, Innsbruck 2005, S. 204–212, hier S. 210.
3 Bevölkerungsentwicklung 1992 bis 2012, Abteilung Landesentwicklung und Zukunftsstrategie des Landes Tirol, 2013, Innsbruck, https://www.tirol.gv.at/statistik-budget/statistik/wohnbevoelkerung/ (Zugriff 15.7.2014).
4 Zweisprachige Ortsbezeichnungen werden bei der Erstnennung angeführt.
5 Michael Gehler: Österreichs Außenpolitik der Zweiten Republik. Von der alliierten Besatzung bis zum Europa des 21. Jahrhunderts, Innsbruck 2005, S. 234–250, hier S. 244.
6 Friedensvertrag mit Italien, Erster Teil, Abschnitt III, Artikel 10, 10.2.1947, Paris, o. J., o. O., http://www.verfassungen.eu/it/frieden47-i.htm (Zugriff 15.7.2014).
7 Der Begriff Korridor bezieht sich auf den Teil der Zugstrecke, der über italienisches Staatsgebiet verläuft. Im weiteren Verlauf wird Korridorzug und Direktzug gleichlautend verwendet. In der aktuellen Diskussion wird aber vermehrt von einem Direktzug gesprochen.
8 Übereinkommen zwischen der österreichischen Bundesregierung und der italienischen Regierung über den erleichterten Eisenbahndurchgangsverkehr für Personen, Reisegepäck und Güter zwischen österreichischen Bahnhöfen nördlich der Staatsgrenze bei der Station Brenner (Brennero) und österreichischen Bahnhöfen östlich der Staatsgrenze bei der Station Innichen (San Candido) über Italien, BGBl. Nr. 226/1949, S. 1000–1002, 15.10.1949, Wien, https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblPdf/1949_226_0/1949_226_0.pdf (Zugriff 15.7.2014).
9 Gehler: Österreichs Außenpolitik der Zweiten Republik, S. 256 ff.
10 Martin Kofler: Franz Kranebitter. Bergbauer, Parlamentarier, Kunstschaffender, Innsbruck 2006, S. 53–69, hier S. 55.
11 Entgegen der vorherrschenden Meinung, dass es keine Grenzkontrollen mehr gäbe, ist es hier wichtig festzuhalten, dass speziell für Nicht-EU-BürgerInnen oder Menschen, die von der Polizei als solche klassi- und rassifiziert werden, weiterhin Personenkontrollen durch mobile Grenzpolizeieinheiten durchgeführt werden. Die aktuelle Situation am Brenner mit der Festnahme, Anhaltung und Rückschiebung tausender (syrischer) Flüchtlinge nach Italien führt die Idee eines grenzenlosen Europas ad absurdum.
12 Analyse der Zugverbindung Lienz-Innsbruck, Projektarbeit an der BHAK Lienz, Fachrichtung Controlling und Jahresabschluss, Lienz 2006, pdf-Version im Besitz des Autors.
13 Der Bahnhof Franzensfeste bildet einen Knotenpunkt zwischen der südlichen Strecke nach Bozen durch das Eisacktal und der östlichen Strecke über das Pustertal nach Lienz.
14 dolomitenstadt.at, 7.3.2013, http://www.dolomitenstadt.at/2013/03/07/im-stundentakt-von-lienz-nach-sudtirol/ (Zugriff 16.7.2014).
15 Dolomiti Superski, o. J., o. O., http://www.dolomitisuperski.com/de/dolomiti-superski/das-skigebiet/dolomiti-superski (Zugriff 16.7.2014).
16 Kronplatz, o. J., o. O., http://www.kronplatz.com/de/live/news/ried/ (Zugriff 17.7.2014).
17 Tiroler Tageszeitung, 30.3.2013, S. 25.
18 tirol.orf.at, 13.5.2013, http://tirol.orf.at/news/stories/2584034/ (Zugriff 16.7.2014).
19 Arbeitsübereinkommen für Tirol 2013-2018, 2013, Innsbruck, S. 20, https://www.tirol.gv.at/fileadmin/regierung/downloads/koalitionsuebereinkommen-2013.pdf (Zugriff 16.7.2014).
20 tirol.orf.at, 26.9.2012, http://tirol.orf.at/news/stories/2551669/ (Zugriff 17.7.2014).
21 Verkehrsverbund Tirol, 21.5.2013, Innsbruck, http://www.vvt.at/page.cfm?vpath=aktuell/presse&genericpageid=6907 (Zugriff 17.7.2014).
22 Anfragebeantwortung Osttirol darf kein Bezirk 2. Klasse werden: Die Zug-Direktverbindung Lienz-Innsbruck muss erhalten bleiben! 312/13, 29.7.2013, Innsbruck, https://portal.tirol.gv.at/LteWeb/public/ggs/dokument/ggsDokList.xhtml?cid=66&id=11291 (Zugriff 17.7.2014).
23 dolomitenstadt.at, 15.5.2014, http://www.dolomitenstadt.at/2014/05/15/felsturz-vor-einem-jahr-hielt-osttirol-den-atem-an/ (Zugriff 17.7.2014).

24 kleinezeitung.at, 6.6.2013, http://www.kleinezeitung.at/tirol/lienz/lienz/3327783/verrat-bevoelkerung.story und 7.6.2013, http://www.kleinezeitung.at/tirol/lienz/3328592/aerger-ueber-fuer-korridorzuege.story (Zugriff 17.7.2014).

25 dolomitenstadt.at, 12.6.2013, http://www.dolomitenstadt.at/2013/06/12/studenten-kampfen-fur-direkte-bahnverbindung/ und 27.8.2013, http://www.dolomitenstadt.at/2013/08/27/sonderlich-sonderlandtag-zum-thema-direktzug/(Zugriff 17.7.2014).

26 Email von Julian Zanon, 30.7.2014.

27 Sitzungsbericht der 3. (außerplanmäßigen) Sitzung der XVI. Gesetzgebungsperiode des Tiroler Landtages vom 27. August 2013, Innsbruck, S. 2, https://portal.tirol.gv.at/LteWeb/public/sitzung/landtag/landtagsSitzungDokList.xhtml?cid=435&id=420 (Zugriff 23.7.2014).

28 Ebd., S. 16.

29 tirol.com, 22.7.2013, http://www.tt.com/home/6913052-91/blanik-hält-an-direktzug-lienz-innsbruck-fest.csp (Zugriff 23.7.2014).

30 Schriftverkehr im Besitz des Autors.

31 tirol.com, 16.1.2014, http://www.tt.com/panorama/verkehr/7738680-91/neue-hauptschlagader-der-s-bahn-ist-auf-schiene.csp (Zugriff 23.7.2014).

32 Sitzungsbericht der 3. (außerplanmäßigen) Sitzung der XVI. Gesetzgebungsperiode des Tiroler Landtages vom 27. August 2013, Innsbruck, S. 20. Damit ersparte sich die Regierungskoalition eine namentliche Abstimmung, wer für oder wer gegen die Zugverbindung ist, und „verschob" den Antrag in einen Ausschuss.

33 Die Lienzer Schützenkompanie wurde ebenfalls zur Verabschiedung des letzten Direktzuges eingeladen, nahm aber nicht Teil. Gespräch mit AktivistInnen für die Beibehaltung des Direktzuges, Lienz 17.6.2014.

34 dolomitenstadt.at, 14.12.2014, http://www.dolomitenstadt.at/2013/12/14/groser-bahnhof-fur-den-letzten-korridorzug/ und 16.12.2014, http://www.dolomitenstadt.at/2013/12/16/korridorzug-das-video-zur-letzten-fahrt/ (Zugriff 23.7.2014).

35 tirol.orf.at, 16.12.2013, http://tirol.orf.at/news/stories/2620675/ (Zugriff 28.7.2014).

36 Tiroler Landesregierung, tirol.gv.at, 11.10.2013, Innsbruck, https://www.tirol.gv.at/meldungen/meldung/artikel/neuerungen-im-schienenverkehr/ (Zugriff 23.7.2013).

37 www.forum-bruneck.com, 29.8.2013, Bruneck, http://www.forum-bruneck.com/?p=17221 (Zugriff 28.7.2014).

38 ingridfelipe.at, 19.2.2014, o. O., http://www.ingridfelipe.at/2014/02/zwei-stunden-takt-von-innsbruck-nach.html (Zugriff 23.7.2014).

39 Tiroler Tageszeitung, 10.5.2014, S. 4.

40 dolomitenstadt.at, 15.5.2014, http://www.dolomitenstadt.at/2014/05/15/suedtiroler-landtag-einstimmig-fuer-direktzug/ (Zugriff 28.7.2014).

41 Tiroler Tageszeitung, 17.6.2014, S. 33.

42 dolomitenstadt.at, 8.7.2014, http://www.dolomitenstadt.at/2014/07/08/mit-dem-pustertaltakt-wieder-im-zug-nach innsbruck/ (Zugriff 28.7.2014).