



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0019-I/PR3/2017
DVR:0000175

Wien, am 11. Juli 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Hagen, Kolleginnen und Kollegen haben am 11. Mai 2017 unter der **Nr. 13075/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Einstellung der Schnellzüge am Bahnhof Schärding gerichtet.

Diese Anfrage darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- *Wurde für die Stadt Schärding in den letzten vier Jahren eine Netzzugangssimulation, die Schnellzugverbindungen für die Stadt Schärding beinhaltet, durchgeführt?*
 - a. *Falls ja, wie lautet das Ergebnis?*
 - b. *Falls nein, warum nicht?*
- *Wurde für die Stadt Schärding in den letzten vier Jahren eine Machbarkeitsstudie, die Schnellzugverbindungen für die Stadt Schärding beinhaltet, durchgeführt?*
 - a. *Falls ja, wie lautet das Ergebnis?*
 - b. *Falls nein, warum nicht?*
- *Wurden für die Stadt Schärding in den letzten vier Jahren sonstige Studien, die Schnellzugverbindungen für die Stadt Schärding beinhalten, durchgeführt?*
 - a. *Falls ja, wie lautet das Ergebnis?*
 - b. *Falls nein, warum nicht?*
- *Welche Maßnahmen wurden seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie in den letzten vier Jahren gesetzt, um der Bürgerinitiative (59/BI XXIV.GP) zum Thema „Alle ICE-Züge sollen am Bahnhof 4780 Schärding halten“ zu entsprechen?*
 - a. *Welche jeweiligen Maßnahmen können angeführt werden (gegliedert nach Jahren)?*
 - b. *Falls keine Maßnahmen gesetzt wurden: Welche Gründe können für das Unterbleiben der Setzung von Maßnahmen angeführt werden?*

Im Hinblick auf die verkehrspolitischen Ziele, insbesondere im Zusammenhang mit der Umsetzung des Integrierten Taktfahrplans (ITF) darf ausgeführt werden, dass einerseits schnelle Verbindungen auf den Hauptachsen wesentlich sind, andererseits aber den optimierten Umsteigezeiten an den Taktknotenpunkten im gesamten Verkehrsnetz besondere Bedeutung zukommt, um eine bestmögliche Abstimmung von Fahrplänen auf unterschiedlichen Linien des Öffentlichen Verkehrs und insgesamt kurze Gesamtreisezeiten sowie regelmäßige und für Kundinnen und Kunden leicht merkbare Intervalle sicherzustellen. Der dafür notwendige Ausbau der Infrastruktur berücksichtigt sowohl die notwendigen schnellen Verbindungen im Fernverkehr als auch die Voraussetzungen im Pendlerverkehr. Auf den Integrierten Taktfahrplan haben sich Bund und Länder verständigt. Die infrastrukturellen Voraussetzungen können daher nur mit entsprechenden Fahrplankonzepten optimal genutzt werden.

Österreich hat ein sehr dichtes Netz an grundsätzlich verfügbaren Haltestellen. Bei der Festlegung von Haltepunkten von Fern- und Nahverkehrszügen ist stets ein Kompromiss von leichter Zugänglichkeit des Fahrplanangebots (viele Halte) und hoher Reisegeschwindigkeit (wenige Halte) zu finden. Um beides zu gewährleisten, greifen Nah- und Fernverkehr eng ineinander und ergänzen sich gegenseitig. Das derzeitige Fahrplansystem sieht Fernverkehrsknoten in den Bahnhöfen Passau, Wels und Linz vor.

Der gerade eröffnete modernisierte Bahnhof Schärding bietet einen attraktiven Knotenpunkt zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern. Der neue Bahnhof bietet eine erweiterte Park & Ride Anlage, barrierefreien Zugang und verbesserte Haltemöglichkeiten für andere Verkehrsträger. Er wird in das Buskonzept des Landes entsprechend eingebunden und ein wichtiger Teil des Innviertler Verkehrskonzeptes. Der Regionalverkehr wurde durch die zunehmende Vertaktung das Angebot in den letzten Jahren ausgebaut und deutlich verbessert.

Schärding ist an das nationale und internationale Bahnnetz angebunden. Die Neugestaltung ist aber auch ein wichtiger Beitrag auf der Strecke Wels-Passau.

In Linz Hbf besteht stündlich ein guter Anschluss vom aus Budapest und Wien (bzw. Flughafen Wien) kommenden schnellen Railjet zum REX/Regionalzug nach Passau über Schärding. Die Fahrzeit beträgt somit von Wien nach Schärding nur 2:28 Stunden (REX ab Linz) oder 2:38 Stunden (Regionalzug ab Linz) und ist somit nur unwesentlich länger als mit dem direkten ICE.

Demnach ist Schärding von Passau bzw. Wels sowohl über ICE, R und REX Verbindungen erreichbar. Auch aus Deutschland ist die Erreichbarkeit von Schärding sehr gut. Von den aus Frankfurt und Nürnberg kommenden ICE Zügen besteht in Passau ein Anschluss zum REX/Regionalzug nach Schärding.

Als Ergänzungsangebot gibt es vom 01.05. bis 26.10. außerdem den „Radtramper Donau“ von Wien FJB nach Passau, der ein spezielles Angebot für RadfahrerInnen ist und eine große Anzahl an Fahrrädern transportieren kann. Auch dieser touristisch wertvolle Zug hält in Schärding.

Weiters darf ich erwähnen, dass im Fahrplan 2018 der Halt eines zusätzlichen ICE Zugpaares am Tagesrand im Bahnhof Schärding in den Planungen vorgesehen ist.

ICE228		ICE229
06:50	↓	↑
	Wien Hbf	23:10
09:10	↓	↑
	Schärding	20:50

Somit besteht für UrlauberInnen und AusflüglerInnen die Möglichkeit, in nur 2:20 Stunden von Wien nach Schärding zu gelangen und am Abend wieder retour.

Zu Frage 5:

- *Warum wurden die Schnellzugverbindungen mit Stopp in Schärding, wie z.B. EN-Verbindungen, auf der Relation bzw. Strecke „Wien Hbf-Linz-Wels-Schärding-Passau“ eliminiert?*

Ich darf auf meine obigen Ausführungen verweisen. Soweit es den Fahrgastpotentialen, fahrplantechnischen und technischen Gegebenheiten entspricht, wurden Halte im Nah- und Fernverkehr vorgesehen.

Mag. Jörg Leichtfried

