



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0026-I/PR3/2017
DVR:0000175

Wien, am 17. Oktober 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Lichtenecker, Freundinnen und Freunde haben am 17. August 2017 unter der **Nr. 14014/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend geplante Streichung von ICE-Stopps in Wels gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Können Sie die genannten Berichte, wonach mit Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2017 12 tägliche ICE-Verbindungen nicht mehr am Hbf Wels halten sollen, bestätigen?*

Nach Auskunft der ÖBB Personenverkehrs AG lässt sich bestätigen, dass die ICE-Halte in Wels mit Fahrplanwechsel von zwölf auf vier täglich reduziert werden. Diese Reduktion wird durch zwei zusätzliche Halte des ICE an Tagesrandzeiten und sechs zusätzliche Halte des Railjets in Wels kompensiert.

Zu Frage 2:

- *Welche Überlegungen stehen hinter diesem Fahrplanwechsel, der die achtgrößte Stadt Österreichs samt ihrem Umland von wichtigen Zugverbindungen ausschließt?*

Wie unter Frage eins angeführt, wird beim ICE das Fernverkehrskonzept für Wels umgestellt, um bestmögliche Ergebnis für Gesamtoberösterreich zu erzielen.

Grund für die Fahrplanänderung bei den ICE-Halten in Wels ist ein Beschleunigungskonzept, welches eine Fahrzeitverkürzung von 25 Minuten auf der Strecke Wien – Frankfurt vorsieht. Durch das Beschleunigungskonzept werden im Knoten Linz bessere Anschlüsse von der Summerauer Bahn und der Pyhrnbahn auf den ICE nach Deutschland ermöglicht. Zusätzlich gibt es künftig am Tagesrand zwei ICE-Halte in Schärding.

In Wels ermöglichen zwei ICE-Halte je Richtung zu den Tagesrandzeiten eine attraktive Verbindung von und nach Frankfurt. Die ÖBB PV AG wird Wels ab Fahrplanwechsel mit sechs zusätzlichen Railjet-Halten sowie einen Halt des Nachtzuges der Linie Budapest-München-Zürich anfahren.

Zu Frage 3:

- *Von wem wurde dieser Fahrplanwechsel angeordnet?*

Die Fahrplanänderungen sind eine Folge des Beschleunigungskonzeptes (siehe dazu auch meine Ausführungen zu Frage 2) und ebenso wie die zusätzlichen Railjet-Halte Entscheidungen des Unternehmens.

Zu Frage 4:

- *Hat Ihr Ressort Schritte unternommen, um hier gegenzusteuern, und wenn ja, welche?*

Bei der Strecke Wien – Passau handelt es sich um eine eigenwirtschaftliche Leistung der Eisenbahnverkehrsunternehmen. In diesem Fall der DB AG in Kooperation mit der ÖBB PV AG. Es handelt sich daher um eine unternehmerische Entscheidung, das bmvit hat keinen Einfluss auf die Haltepolitik bei diesen Strecken.

Zu Frage 5:

- *Welche Schritte werden gesetzt, um die derzeitigen Halte der ICE-Züge in Wels zu sichern?*

Siehe meine Ausführungen zu Frage 2.

Zu Frage 6:

- *Welche Schritte wird Ihr Ressort setzen, um die mit der angedachten Streichung der bisherigen Stopps vorgesehene Verschlechterung der Verkehrsanbindung der betroffenen Region zu kompensieren?*

Gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 ist es Aufgabe des Bundes, ein Grundangebot im Öffentlichen Schienenpersonennah- und regionalverkehr zur Verfügung zu stellen. Dieser Verpflichtung kommt das bmvit durch den Abschluss von Verkehrsdiensteverträgen mit den Schienenbahnen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen selbstverständlich nach und sichert in Oberösterreich auf diesem Wege den Großteil des Schienenpersonenverkehrs ab.

Für die Planung eines darauf aufbauenden nachfrageorientierten Angebots sowie für Bestellungen, die über das Grundangebot des Bundes hinausgehen, sind gemäß § 11 ÖPNRV-G 1999 die jeweiligen Länder und Gemeinden zuständig.

Ergänzende Nahverkehrsbestellungen sind daher durch das Land Oberösterreich durchzuführen, welches nach Auskunft des Unternehmens in die geplanten Änderungen beim ICE und die damit verbundenen zusätzlichen Railjet Halte von Anfang an eingebunden war.

Mag. Jörg Leichtfried

