

## 2135/J XXVII. GP

---

**Eingelangt am 27.05.2020**

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

# Anfrage

der Abgeordneten Petra Vorderwinkler, Genossinnen und Genossen

an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie  
betreffend **Reduktion der Fernzug-Halte in Wiener Neustadt (NÖ)**

Der Bahnhof Wiener Neustadt ist der meistfrequentierte Bahnhof Niederösterreichs: Mit bis zu 30.000 Fahrgästen täglich ist er der größte regionale Verkehrsknoten des Bundeslandes mit Einzugsgebiet des gesamten südlichen Niederösterreichs ab Mödling und zusätzlich des nördlichen Burgenlandes mit den Räumen Eisenstadt/Mattersburg und dem ungarischen Sopron.

Allerdings soll es laut Bekanntmachung „Öffentlicher Schienentransport/öffentliche Schienenbeförderung 2018/S 229-524862“ vom 28. November 2018 (auf der Homepage des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie) in Wiener Neustadt voraussichtlich ab 2023/24 mit sukzessiver Inbetriebnahme der „Neuen Südbahn“ zu einer für die Fahrgäste inakzeptablen Reduktion von Fernzug-Halten kommen.

Konkret ist künftig bei einer von zwei Fernzuglinien in Richtung Süden (Graz/Villach/Italien), kein Stopp mehr im Bahnhof Wiener Neustadt vorgesehen – die Züge sollen hier also einfach durchfahren!

Zum Vergleich: In St. Pölten beispielsweise hält jeder Zug, während in Wiener Neustadt, das ein erheblich größeres Einzugsgebiet aufweist, der Halt von wichtigen Zügen künftig nicht mehr vorgesehen scheint. Statt eines Halbstunden-Fernzugtaktes gäbe es nur eine stündliche Bedienung. Statt einer Vorwärts-, würde also eine Rückwärtsentwicklung in der Angebotsplanung des Fernverkehrs stattfinden.

Sollten diese Pläne tatsächlich umgesetzt werden, resultieren daraus nicht nur Nachteile für die Bevölkerung, die „Fern“-Pendler und die Reisenden: Für alle käme es durch erzwungene Umstiege und Wartezeiten zu erheblichen Fahrzeitverlängerungen und Komfortverschlechterungen. Das stünde in krassem Gegensatz zu den Vorteilen, die eine Neubaustrecke eigentlich bringen sollte.

Zudem ließen sich derartige Bestrebungen nicht mit jenen im türkis-grünen Regierungsprogramm formulierten Vorhaben vereinbaren, die speziell auf den Klimaschutz abzielen. Auch Verkehrsministerin Leonore Gewessler hat im Verkehrsausschuss des Parlaments betont, dass der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und eine Angebotsverdichtung einen Schwerpunkt ihrer Arbeit darstellen.

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

#### **ANFRAGE**

- 1) Stimmt es, dass mit der Inbetriebnahme der Koralmbahn und in weiterer Folge des Semmeringsbasistunnels jeweils eine Fernzuglinie pro Stunde im Bahnhof Wiener Neustadt nicht mehr anhalten wird?
- 2) Wenn ja, wie lässt sich dieses konkrete Vorhaben mit jenen klimapolitischen Zielen im türkisgrünen Regierungsprogramm vereinbaren, die den Klimaschutz und den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs als Schwerpunkt beinhalten?
- 3) Dem Vernehmen nach ist durch mangelhafte Infrastruktur-Planung eine Fahrzeitlücke von vier Minuten entstanden, die durch Wegnahme des Haltes in Wiener Neustadt kompensiert werden soll – entspricht das den Tatsachen?
- 4) Wenn ja, wer ist für diese mangelhafte Planung verantwortlich?
- 5) Was wird getan, um die Anbindung Wiener Neustadts und der umliegenden Regionen an das hochrangige Zugnetz weiterhin in bekanntem Umfang zu gewährleisten?