



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0008-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 10. Mai 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Rädler, Kolleginnen und Kollegen haben am 10. März 2016 unter der **Nr. 8594/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Fern- und Nahverkehrsangebot auf der Südbahn-Achse ab dem Jahr 2023+ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 8:

- *Die Südbahn-Achse wird bis 2023 viergleisig ausgebaut (zwei Gleise Südbahn und zwei Gleise Pottendorfer Linie), der Fernverkehr soll dann ab Fahrplanwechsel 2022/23 statt heute halbstündlich nur noch stündlich in Wr. Neustadt halten. Wie gestaltet sich die Fahrplanstrategie für die Bedienung des zweiten, dann freien Fahrplan-Knotens in Wr. Neustadt nach der Fertigstellung der Pottendorfer Linie ab Fahrplanwechsel 2022/23?*
- *Wie soll sich das Fahrplanangebot für die neuen REX-Haltepunkte in Ebreichsdorf und Ebenfurth nach Fertigstellung der Pottendorfer Linie gestalten?*
- *Aktuell gibt es stündlich nur einen REX-Halt bzw. am Wochenende nur zweistündlich. Verfolgt das BMVIT hier Ziele, um in der Folge das Angebot auf der ertüchtigten Infrastruktur zu verdichten?*
- *Wenn ja, in welcher Form und ab wann?*

- *Welche Kriterien sind ausschlaggebend, dass ab Fahrplanwechsel 2022/23 nur noch einmal stündlich der Fernverkehr den Bahnhof Wr. Neustadt bedienen soll?*
- *Dies stellt eine deutliche Verschlechterung zum heutigen Angebot dar. Wird es dazu eine Kompensation mit zusätzlichen Leistungsbestellungen in Form von REX-Zügen seitens des Bundes geben?*
- *Wird die geplante neue REX-Linie Wien – Wiener Neustadt als Ersatz für den Fernverkehrshalt des Railjet in Wiener Neustadt und das dadurch deutlich reduzierte Fahrplanangebot durch den Bund zur Wiederherstellung des Grundangebots von 1999/2000 bestellt?*
- *Warum können nicht beide Fernverkehrslinien die Fahrplanknoten am Bahnhof Wiener Neustadt bedienen?*

Der Ausbau der Südbahnachse mit Pottendorfer Linie, Semmering Basis Tunnel und Koralmbahn ist für die Errichtung eines integralen Taktfahrplans in Österreich erforderlich, wie er im Gesamtverkehrsplan des bmvit und dem Zielnetz 2025+ der ÖBB verankert ist. Dieser Taktfahrplan zusammen mit den durch die Projekte realisierbaren Fahrzeitgewinnen wird zu einer deutlichen Attraktivität der Südbahn und damit zu einer Steigerung der Verkehrsnachfrage führen. Die wachsende Verkehrsnachfrage und die zusätzlichen Kapazitäten, die mit den genannten Projekten geschaffen werden, bilden die Möglichkeit eines attraktiven Angebots im Nah- und Fernverkehr. Das konkrete zukünftige Fahrplanangebot auf der Südbahn-Achse, insbesondere ab dem Jahr 2023, wird gerade evaluiert und ist in vielerlei Hinsicht noch zu diskutieren. Eines der Ziele ist es, die halbstündigen Halte von Fernverkehrszügen in Wr. Neustadt beizubehalten.

Hinsichtlich der Planung eines nachfrageorientierten Fahrplanangebotes im Nahverkehr und damit auch der REX-Züge wird zusätzlich darauf hingewiesen, dass dies gem. § 11 ÖPNRV-G 1999 auch in die Kompetenz der regionalen Gebietskörperschaften Länder und Gemeinden fällt.

Zu den Fragen 9 und 10:

- *Mit welchen Fahrzeugen sollen die neuen REX-Züge geführt werden?*
- *Aktuell verfügt die ÖBB nur über Doppelstockzüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Für den in der Ostregion im Nahbereich Wiens zu erwartenden Fahrgastzuwachs werden wohl neue und zusätzliche Doppelstockzüge mit höheren Geschwindigkeiten benötigt. Gibt es hier schon Überlegungen wie dieses Problem gelöst werden soll?*

Die Ausgestaltung des Fuhrparks kann erst nach Festlegung des zukünftigen Verkehrsangebots auf der Südachse erfolgen.

Mag. Gerald Klug

