

ANFRAGE

**der Abgeordneten Johann Rädler
Kolleginnen und Kollegen**

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend „Fern- und Nahverkehrsangebot auf der Südbahn-Achse ab dem Jahr 2023+“

Durch die Österreichischen Bundesbahnen wurde mit dem Fahrplanwechsel Dezember 2015 begonnen, auf einen österreichweiten Taktfahrplan umzustellen. Für die Westbahnachse mit dem Hauptbahnhof sind die Ziele im Fernverkehr und im Nahverkehr bereits klar zu erkennen. Auf der Südbahn kommt es im Zuge der Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie und des Semmering Basistunnels ab dem Jahr 2023 zu einer völligen Neuordnung des Fernverkehrsangebots. Dann soll es laut den bisher bekannten Planungen zwei Fernverkehrslinien je Stunde auf der Südbahn-Achse geben. Eine Linie soll wie bisher in Wiener Neustadt halten, jedoch ist für die zweite Linie kein Halt in Wiener Neustadt mehr vorgesehen. Stattdessen soll eine neue REX Linie zwischen Wien und Wiener Neustadt eingerichtet werden.

Daher richten die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

- 1) 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?
- 2) Wie soll sich das Fahrplanangebot für die neuen REX-Haltestellen in Ebreichsdorf und Ebenfurth nach Fertigstellung der Pottendorfer Linie gestalten?
- 3) 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?
- 4) Wenn ja, in welcher Form und ab wann?
- 5) Welche Kriterien sind ausschlaggebend, dass ab Fahrplanwechsel 2022/23 nur noch einmal stündlich der Fernverkehr den Bahnhof Wr. Neustadt bedienen soll?

- 6) 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?
- 7) 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?
- 8) Warum können nicht beide Fernverkehrslinien die Fahrplanknoten am Bahnhof Wiener Neustadt bedienen?
- 9) Mit welchen Fahrzeugen sollen die neuen REX-Züge geführt werden?
- 10) 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?

Handwritten signatures:
H. ...
G. ...
J. ...
J. ...
J. ...

