

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2020-0.332.087

. Juli 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Vorderwinkler, Genossinnen und Genossen haben am 27. Mai 2020 unter der **Nr. 2135/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Reduktion der Fernzug-Halte in Wiener Neustadt (NÖ) gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Stimmt es, dass mit der Inbetriebnahme der Koralmbahn und in weiterer Folge des Semmering-Basistunnels jeweils eine Fernzuglinie pro Stunde im Bahnhof Wiener Neustadt nicht mehr anhalten wird?*

Nach Fertigstellung von Koralmbahn und Semmering-Basistunnel ist geplant, das gesamte Fern- und Nahverkehrsangebot in Südösterreich umzustellen und an die neuen Möglichkeiten anzupassen. Es wird eine hochrangige Fernverkehrslinie („Taktzug“) geben, die weiterhin stündlich in Wiener Neustadt halten wird und weiter nach Graz und Villach geführt wird. Derzeit werden die Relationen nach Graz und Villach von unterschiedlichen Fernverkehrslinien bedient, diese werden künftig aufgrund der Koralmbahn zu einer „Taktzug“-Linie vereinigt. Die Schaffung einer durchgehenden Fernverkehrs-Achse zwischen Wien, Graz und Klagenfurt ist eines der Hauptziele der Errichtung der Koralmbahn.

Weiters ist geplant, als zusätzliches Angebot eine hochrangig beschleunigte Fernverkehrslinie einzuführen, welche nicht in Wiener Neustadt halten wird.

Die Fernverkehrszüge werden zwischen Wien und Wiener Neustadt künftig nicht mehr über die bestehende Südbahn, sondern über die Pottendorfer Linie verkehren. Auf der Südbahn ist geplant, in den dann freiwerdenden Fahrplan-Trassen beschleunigte Regionalverkehrszüge zwischen Wien und Wiener Neustadt mit nur einem Zwischenhalt in Baden einzuführen.

Damit wird das Angebot an schnellen Zügen zwischen Wien und Wiener Neustadt massiv ausgeweitet und den langjährigen Forderungen nach zusätzlichen Kapazitäten im schnellen Verkehr zwischen Wien und Wiener Neustadt Rechnung getragen.

Zu Frage 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?*

Die Maßnahmen stehen selbstverständlich im Einklang mit den Zielen des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs. Einerseits werden sich durch Semmering-Basistunnel und Koralmbahn die Fahrzeiten von Wiener Neustadt südwärts deutlich verkürzen, z.B. Wiener Neustadt - Graz von derzeit ca. 2 auf künftig ca. 1 1/2 Stunden oder Wiener Neustadt - Klagenfurt von derzeit 3,25 auf künftig ca. 2 1/2 Stunden.

Andererseits – und dies ist besonders wichtig für Pendler_innen – wird die Anzahl und damit die Kapazität von schnellen Zügen zwischen Wien und Wiener Neustadt massiv erhöht. Zusätzlich zum stündlichen Fernverkehr ist im schnellen Regionalverkehr zwischen Wien Hauptbahnhof und Wiener Neustadt folgendes Angebot vorgesehen:

- tagesdurchgängig zwei Züge pro Stunde und Richtung mit Halt in Baden und einer Fahrzeit von ca. 30 Minuten
- zusätzlich in der Hauptverkehrszeit zwei Verstärkerzüge pro Stunde über die Pottendorfer Linie und einer Fahrzeit von ca. 35 Minuten.

Zu den Fragen 3 und 4:

- *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?*
- *Wenn ja, wer ist für diese mangelhafte Planung verantwortlich?*

Nein, dies entspricht nicht den Tatsachen. Trotz der etwas längeren Streckenführung entspricht die Fahrzeit der Fernverkehrszüge zwischen Wien Hauptbahnhof und Wiener Neustadt über die Pottendorfer Linie (künftig 31 Minuten) der heutigen Fahrzeit über die etwas kürzere Südbahn (derzeit 30 Minuten).

Zu Frage 5:

- *Was wird getan, um die Anbindung Wiener Neustadts und der umliegenden Regionen an das hochrangige Zugnetz weiterhin in bekanntem Umfang zu gewährleisten?*

Wie schon erwähnt, bleiben Wiener Neustadt und die umliegende Region Bestandteil des hochrangigen Zugnetzes und werden durch die verkürzten Fahrzeiten Richtung Süden sowie die zusätzlichen Kapazitäten Richtung Wien vom Bahnausbau maßgeblich profitieren.

Mit freundlichen Grüßen

Leonore Gewessler, BA

