

Anfrage

der **Abgeordneten Wolfgang Moitzi**,
Genossinnen und Genossen

an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
betreffend **„Zugausstattung der ÖBB für die Südbahnverbindung jetzt und in der Zukunft“**

Für einen attraktiven schienengebundenen öffentlichen Personenverkehr benötigt es eine zeitgemäße, moderne Infrastruktur. Neben einer guten Schienen- und Bahnhofsinfrastruktur ist auch das eingesetzte Wagenmaterial von entscheidender Rolle. Die derzeitige Situation auf der Südbahn ist wie folgt: Für den Nahverkehr werden derzeit vorwiegend die „Cityjets“ eingesetzt. Im Fernverkehr zwischen Villach und Wien werden normalerweise tagsüber „Railjets“ eingesetzt. In den vergangenen Wochen ist diesbezüglich aus Sicht der Steiermark bzw. Kärnten die Südbahnstrecke zum Stiefkind degradiert worden. Der Grund: Ein Großteil der eingesetzten Railjets wurde abgezogen und werden nun auf der Westbahn aufgrund des neuen Fahrplanes infolge des Hochwassers eingesetzt. Statt der für den Fernverkehr ausgelegten Railjets werden nun (Stand: November 2024) die für den Nahverkehr ausgelegten Cityjets (Doppeltraktion) eingesetzt. Für die Kundinnen und Kunden im Fernverkehr bedeutet dies einen enormen Qualitäts- und auch einen Platzverlust in den eingesetzten Zügen. Eine Besserung wird erst mit Dezember 2024 in Aussicht gestellt.

Aber auch für die Zukunft sind einige Fragen zu den eingesetzten Zügen offen. So werden ab Fahrplanwechsel im Dezember 2025 sechs neue Interregio-Linien (Aichfeld, Ennstal, Phyrn, Pinzgau, Alpe-Adria, Mur-Drau) eingesetzt. In einer veröffentlichten Broschüre des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wird dieses Angebot wie folgt zusammengefasst:

*„Der Bund nimmt die umfassenden Änderungen zum Anlass, das Angebot im Fernverkehr auf den inneralpinen Strecken neu zu ordnen. Damit die alpinen Regionen Österreichs im Fernverkehr weiterhin gut erreichbar sind, werden im Dezember 2025 – mit Fahrplanwechsel 2025/26 – mehrere sogenannte „InterRegio“-Linien (Abkürzung: IR-Linien) neu eingeführt werden. Bei **InterRegio-Zügen** handelt es sich um **mittelschnelle Fernverkehrszüge**, die täglich von morgens bis abends im 1-Stunden- oder 2-Stunden-Takt verkehren werden. Sie sollen zum einen alpine Regionen erschließen und miteinander verbinden und zum anderen in bestimmten (Knoten-)Bahnhöfen optimierte Anschlüsse zu (inter-)nationalen Fernverkehrszügen herstellen. Auf allen IR-Linien werden von Anfang an planmäßig **ausschließlich barrierefreie Neufahrzeuge** zum Einsatz kommen.“¹*

Für die Kundinnen und Kunden in der Obersteiermark bzw. Kärnten stellt sich nun aber die Frage, welche Fahrzeuge ab Fahrplanwechsel im Dezember 2025, auch bei den erhaltenen Direktzügen zwischen Villach – Unzmarkt – Judenburg – Knittelfeld – Leoben und Wien, zum Einsatz kommen werden, wenn jetzt dem Anschein nach schon nicht genügend zeitgemäße und moderne Züge vorhanden sind.

1

<https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/nahverkehr/finanzierung/verkehrsdienstevertraege/inneralpinen-fernverkehr.html>

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage

- 1.) Warum wurden die modernen Fernverkehrszüge (Railjets) von der Südbahn (zwischen Villach – Unzmarkt – Judenburg – Knittelfeld – Leoben und Wien) abgezogen und durch sogenannte Cityjets bzw. alte Garnituren ersetzt?
- 2.) Warum werden nicht auf der Westbahn die Cityjets zur Verstärkung des Angebotes bzw. des Fahrplanes eingesetzt?
- 3.) Ab wann werden wieder alle Railjets im Fernverkehr auf der Südbahnstrecke (zwischen Villach – Unzmarkt – Judenburg – Knittelfeld – Leoben und Wien) eingesetzt?
- 4.) Gibt es aufgrund der Qualitätsverschlechterungen bei den Fernverkehrszügen auf der Südbahn (zwischen Villach – Unzmarkt – Judenburg – Knittelfeld – Leoben und Wien) einen Rückgang bei den Fahrgastzahlen?
- 5.) Wie viele stornierte Fahrkarten hat es durch diese Qualitätsverschlechterungen bei den Fernverkehrszügen auf der Südbahn (zwischen Villach – Unzmarkt – Judenburg – Knittelfeld – Leoben und Wien) bisher gegeben?
- 6.) Ab Dezember 2025 gibt es in Österreich sechs neue Interregio-Linien. In der zitierten Broschüre ist dabei die Rede von „**ausschließlich barrierefreien Neufahrzeugen**“. Wurden für diese sechs neu eingeführten Interregio-Linien neues Zugmaterial beschafft?
 - a.) Wenn ja, welche Züge mit welcher Ausstattung wurden für diese sechs Interregio-Linien beschafft?
 - b.) Wenn ja, wann wurden diese Züge bestellt bzw. werden alle Züge rechtzeitig zu Start dieser sechs Interregio-Linien im Dezember 2025 eintreffen?
 - c.) Wenn ja, welche Investitionskosten sind für die Neubeschaffung der Züge vorgesehen?
 - d.) Wenn nein, warum wurden keine neuen Züge beschaffen?
 - e.) Wenn nein, warum wird dann mit „Neufahrzeugen“ geworben?
 - f.) Wenn nein, welche gebrauchten Züge werden ab 2025 für diese sechs neuen Interregio-Linien eingesetzt?
- 7.) Werden ab Fahrplanwechsel im Dezember 2025 bei den Fernverkehrsdirektzügen zwischen Villach – Unzmarkt – Judenburg – Knittelfeld – Leoben und Wien weiterhin die modernen Railjets zum Einsatz kommen?
 - a.) Wenn nein, warum werden keine Railjets mehr auf dieser Strecke eingesetzt werden?
 - b.) Wenn nein, welche Züge mit welcher Ausstattung werden für diese Direktzüge zwischen Villach – Unzmarkt – Judenburg – Knittelfeld – Leoben und Wien eingesetzt werden?


(Moitzi Wolfgang)


Cvetkovic


(STICH)


(Franz Jantscher)


(Manfred Sams)

