



**REPUBLIK ÖSTERREICH** **4828** der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

Der Bundesminister für Verkehr

Pr. 71. 5.905/16-Präs. 1/1-1975

XIII. Gesetzgebungsperiode

2229 /A.B.

zu 2149 /J.

Präs. am 6. AUG. 1975

**ANFRAGEBEANTWORTUNG**

betreffend die schriftliche Anfrage  
der Abg. Dr. Schmidt, Dipl.Ing. Han-  
reich und Genossen, Nr. 2149/J-NR/1975  
vom 1975 06 10: "Entlastung der Süd-  
bahn - Ausbau der Pottendorfer Linie".

Zu den Motiven, die der obigen Anfrage zugrundeliegen, möchte ich  
folgendes mitteilen:

Im Zuge der Verkehrsplanning wurden von den ÖBB alle denkbaren  
Varianten zur Verkehrsentflechtung im Südbahnabschnitt Wien -  
Wiener Neustadt geprüft. Nach diesen Untersuchungen stellt sich  
der viergleisige Ausbau des Streckenabschnittes Meidling - Liesing  
bei gleichzeitiger Steigerung der betrieblichen Leistungsfähigkeit  
der Pottendorfer Linie als Umfahrungsstrecke als die optimale  
Lösung zur Verkehrsentlastung der Südbahn dar.

An einen viergleisigen Ausbau der Südbahnstrecke zwischen Liesing und  
Wr. Neustadt ist nicht gedacht. Ein solches Projekt wäre schon ange-  
sichts der immensen Kosten für Grundablösungen und für die Er-  
richtung zahlreicher Kunstbauten nicht realisierbar. Darüber  
hinaus würde ein derartiges Vorhaben so weitgehende Eingriffe  
in dicht verbaute Gebiete bewirken, daß gegen seine Verwirklichung  
auch raumordnungspolitische Erwägungen sprechen würden.

Ein viergleisiger Ausbau über Liesing hinaus ist aber auch nicht notwendig, weil die Pottendorfer Linie zur Entlastung des Fernpersonen- und Ferngüterzugverkehrs auf der Südbahn eine geeignete Umfahrungsstrecke darstellt. Deshalb wird bereits derzeit ein Teil der Güterzüge über Pottendorf geführt. Bei steigendem Verkehrsaufkommen kann die Umfahrungsmöglichkeit noch verstärkt genutzt werden.

Was den zweikleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie anlangt, teile ich die Meinung, daß in dem dünner besiedelten Gebiet, durch welches diese Linie führt, zweifellos die Zulegung eines zweiten Streckengleises weitaus weniger aufwendig wäre, als die Zulegung von zwei Gleisen im Südbahnabschnitt Liesing - Wr. Neustadt. Die Verkehrskapazität der elektrifizierten, eingleisigen Pottendorfer Linie kann aber durch Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit in einzelnen Abschnitten und durch verschiedene technische und betriebliche Maßnahmen beachtlich gesteigert werden. Dadurch wird weder ein viergleisiger Ausbau der Südbahnstrecke über Liesing hinaus, noch auf absehbare Zeit die Zulegung eines zweiten Gleises auf der Pottendorfer Linie erforderlich.

Die Anfragepunkte erlaube ich mir deshalb, wie folgt zu beantworten:

Zu 1:

Konkrete Ausbauabsichten auf der Südbahnstrecke bis Wiener Neustadt bestehen für den Abschnitt Meidling - Liesing. Für diesen Streckenteil wird von den ÖBB und dem Land Wien ein Projekt für den viergleisigen Ausbau erarbeitet. Da es sich bei dem Projekt vorwiegend um eine Maßnahme zur Verbesserung des Personen-Nahverkehrs im Planungsraum des künftigen Verkehrsverbundes Wien, Niederösterreich und Burgenland handelt, wird erwartet, daß auch die an der Strukturverbesserung interessierten Bundesländer zur Finanzierung des Ausbaues beitragen werden. Zur Beratung der Finanzierungsfragen von Nahver-

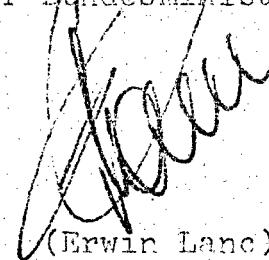
kehrssprojekten im Raum Wien, Niederösterreich und Burgenland wurde im Rahmen der Verkehrsverbund-Organisationsgesellschaft eine Expertengruppe eingesetzt, welche ihre Arbeiten bereits aufgenommen hat.

Zu 2:

Die ÖBB werden die Pottendorfer Linie ab dem Bahnhof Inzersdorf Metzger-Werke zwar auch weiterhin nur eingleisig betreiben, sie werden jedoch deren Leistungsfähigkeit durch die schon erwähnten Maßnahmen steigern.

Wien, 1975.07.30.

Der Bundesminister:



(Erwin Lanz)