



DORIS BURES  
Bundesministerin  
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0020-I/PR3/2013  
DVR:0000175

XXIV. GP.-NR  
15450 /AB  
20. Nov. 2013

zu 15993 /J

Wien, am 7. November 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.<sup>in</sup> Moser, Freundinnen und Freunde haben am 20. September 2013 unter der **Nr. 15993/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Chaos rund um den Ausbau der Pottendorfer Linie gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wer ist für die Gesamtkoordination des Projektes Hochleistungsstrecke Pottendorfer Linie zuständig?*

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist zuständig.

Zu den Fragen 2 bis 4:

- *Wie wird sichergestellt, dass das von der ÖBB Infra gegenüber dem BMVIT genannte Projektziel „Verbesserung des Nahverkehrs/Modal Split“ im Rahmen dieses Projekts erreicht wird?*
- *Welche Maßnahmen werden dazu konkret erfolgen?*
- *Welche Verbesserungsmaßnahmen – etwa Verkürzung der Reisezeit (ist nicht dasselbe wie höhere Geschwindigkeit!), bessere Intervalle – werden im Projekt der Hochleistungsstrecke Pottendorfer Linie ...*

Die seitens der ÖBB-Infrastruktur AG genannten Projektziele des Ausbaus Hochleistungsstrecke Pottendorfer Linie werden u.a. im „Antrag auf Erteilung der Genehmigung für den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie“ (vom 24.04.2009) unter Punkt II – Kurzbeschreibung des Vorhabens wie nachstehend genannt:

„Ziel des zweigleisigen Ausbaus ist einerseits die Schaffung einer zweiten leistungsfähigen Bahnstrecke im Südraum von Wien, die primär als Ausweich- und Ergänzungsstrecke für die Südbahn dienen und dadurch die stark frequentierte Südbahn entlasten soll. Andererseits soll dadurch das Nahverkehrsangebot verbessert und auf diese Weise der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal-Split erhöht werden.“

Das Projekt des zweigleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie ermöglicht als wesentliche infrastrukturelle Grundlage weitere Schritte im Bereich des öffentlichen Verkehrs, wie eine Erhöhung der Kapazität auf der Nord-Süd-Achse durch das Zusammenwirken der ausgebauten Pottendorfer Linie und der bestehenden Südbahn sowie - gemäß der strategischen Grundlage des Zielnetzes 2025+ - eine Kantenfahrzeit von 30 Minuten über die Pottendorfer Linie zwischen den Taktknoten Wien und Wr. Neustadt.

Zur Verbesserung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modal Split tragen u.a. folgende Faktoren bei:

- Höhere Betriebsqualität (insbesondere höhere Pünktlichkeit)
- Selektive Fahrzeitverkürzung durch Geschwindigkeitsanhebung und Zweigleisigkeit. So müssen auf eingleisigen Strecken Züge oftmals in Bahnhöfen auf das Eintreffen des Gegenzuges warten. Fällt dies weg, kann es zu einer Verkürzung der Fahrzeit und somit zu einer Attraktivitätssteigerung der Verbindung kommen.
- Angebotserweiterungen in Abstimmung mit den Bestellern von Verkehrsdienstleistungen
- Der Ausbau der Pottendorfer Linie erlaubt zusätzlich die Umlenkung von Fernverkehrszügen auf diese Strecke und ermöglicht dadurch eine Erhöhung der Betriebsqualität sowie eine selektive Verdichtung des Nahverkehrs-Angebots auf der Südbahn.

#### Zu Frage 5:

- *Wurde das BMVIT von der ÖBB Infra informiert, dass diese sich beim Projekt Pottendorfer Linie ausschließlich für die Fernverkehrsagenden Wien-Klagenfurt zuständig fühlt (Widerspruch zur oben genannten genehmigungsrelevanten Projektbeschreibung vom April 2009)?*

Laut ÖBB Infrastruktur AG werden die unter der Beantwortung zu den Fragen zwei bis vier genannten Ziele des zweigleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie unverändert von der ÖBB- Infrastruktur AG genannt. Dies haben Vertreter der ÖBB Infrastruktur AG auch in den jüngsten Sitzungen am „Runden Tisch“ in Ebreichsdorf im Rahmen der Projektplanung - zuletzt am 22.08.2013 - zum Ausdruck gebracht. Mit der Ergänzung, dass der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie gemeinsam mit der bestehenden Südbahn einen Teil der neuen leistungsstarken Nord-Süd-Verbindung darstellt und die neue Südbahn u.a. enorme Fahrzeitverkürzungen zwischen Wien und Klagenfurt ermöglichen wird.

Darüber hinaus wurde in mehreren Schreiben laut ÖBB Infrastruktur AG auf Nachfrage der Vertretung der Bürgerinitiative im Bereich Ebreichsdorf die unveränderte Beibehaltung der Projektziele betont.

#### Zu Frage 6:

- *Liegen für die Führung der Nahverkehrszüge durch den künftigen Wiener Hauptbahnhof und speziell für die Züge der Pottendorfer Line a) Verkehrsstromanalysen, b) aktuelle Verkehrsstromanalysen, c) mit Abfahrtsort-/Zielort-Angaben der Fahrgäste vor?*

Im Zusammenhang mit dem Projekt Wien Hauptbahnhof wurden - wie auch im Rahmen der Beantwortung der PA 1271/AB XXIII.GP (September 2007) angemerkt - vom Österreichischen Institut für Raumplanung (ÖIR) umfangreiche Verkehrsstromanalysen, basierend auf der Fahrgastentwicklung und der Verkehrsprognose 2025+ des BMVIT durchgeführt, die auch einen Bestandteil der behördlichen Projektgenehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz darstellen.

Dieses hier angewendete und vom ÖIR entwickelte Verkehrsmodell hat sich bereits bei mehreren Planungen sowohl für die ÖBB als auch für die Wiener Linien bestens bewährt. Das Modell erfasst nicht nur den öffentlichen Verkehr sondern auch den motorisierten Individualverkehr in der Ostregion mit ihren Außenbeziehungen. Dabei werden das Wiener Stadtgebiet und sein Umland mit Quell- und Zielverkehr detailliert abgebildet.

Die künftige Verkehrsnachfrage wird auf Basis der oben genannten Verkehrsprognose des BMVIT über die Veränderung des Verkehrsangebots und der Strukturdaten ermittelt, wobei eine laufende Aktualisierung des Verkehrsmodells erfolgt.

**Zu Frage 7:**

- Welchen Zeitplan gibt es für die gesamte Umsetzung des Projektes Hochleistungsstrecke Pottendorfer Linie?

Die Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie ist für 2023 geplant.

**Zu Frage 8 bis 11:**

- Welchen Zeitplan gibt es a) für Ausgestaltung des Nahverkehrs im Südraum Wien generell (ÖBB Infra, BMVIT und Land NÖ verweisen für Verhandlungen auf die Zeit nach 2021) und b) für die Linienführung von Schnellbahnen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs Wien (lt. ÖBB-PV AG in den nächsten Monaten für den Zeitraum 2015 bis 2030 festzulegen, danach keine Änderungen mehr)?
- Wie passen die in Frage 8 erwähnten höchst widersprüchlichen und im Ergebnis zu den offiziellen verkehrspolitischen Ansagen der Bundesregierung konträren Signale aus dem Ihnen unterstellten ÖBB-Konzern zusammen?
- Was haben Ihnen dazu Ihre Aufsichtsräte und Staatskommissäre wann im Einzelnen berichtet?
- Was haben Sie, insbesondere im Interesse der Fahrgäste, unternommen?

Das aktuelle Fahrplanangebot der ÖBB-Personenverkehr AG ist in Verkehrsdiestverträgen mit Bund und Ländern festgeschrieben. Eine Weiterentwicklung des Fahrplanangebots erfolgt kontinuierlich auf Basis der Umsetzung von Infrastrukturausbaumaßnahmen in Abstimmung mit den Bestellern von Verkehrsdiestleistungen. Die Vorlaufzeit für Fahrplanänderungen steht in Abhängigkeit zu den in den Schienennetznutzungsbedingungen festgelegten Fristen (Fahrplanbestellung acht Monate vor Fahrplanwechsel inklusive Planungs- und Abstimmungszeit).

Das Angebot für das Fahrplanjahr 2015 ist in Übereinstimmung mit den geltenden Schienennetznutzungsbestimmungen in den nächsten Monaten festzulegen. Der letzte Trassenbestelltermin ist der zweite Montag im April vor Fahrplanwechsel. Grundsätzlich ist eine Änderung des Fahrplanangebots jährlich möglich. Aus Kundensicht ist ein oftmaliger Wechsel des Angebots jedoch nicht anzustreben, da auf Grund der hohen Systemwirkung eine Vielzahl von Kunden auch auf anderen Strecken betroffen wäre.



Grundsätzlich möchte ich festhalten, dass alle Investitionen in die Infrastruktur den Mobilitätsbedarf der Menschen und der Wirtschaft durch gezielte, nachhaltige und intermodale Gestaltung des Verkehrssystems für die Zukunft sicherstellen sollen. Gerade die Investitionen in den Öffentlichen Verkehr haben ein flächendeckendes, für alle zugängliches, leistbares und qualitativ hochwertiges Mobilitätsangebot, um die Bedürfnisse im Arbeits- und Freizeitverkehr zu befriedigen und die Erreichbarkeit zu verbessern, zum Ziel. Die stetig steigende Zahl von Fahrgästen zeigt, dass wir hier auf dem richtigen Weg sind.

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Doris Bures", is placed here. The signature is fluid and cursive, with the first name "Doris" on top and the last name "Bures" below it.