

75. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

17. Mai 1961

206/J

A n f r a g e

der Abgeordneten Dr. K u m m e r , M i t t e r e r , A l t e n b u r g e r ,
P r i n k e , Grete R e h o r , D w o r a k und Genossen
an den Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft,
betreffend die Führung der geplanten Schnellbahn in Wien.

-.-.-.-.-

Die Anfragebeantwortung des Herrn Bundesministers für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 24. 4. 1961 enthält unter anderem auch die Behauptung, dass die Aufnahme eines Schnellbahnverkehrs über die Strecke Meidling-Floridsdorf nach Süden und Norden verlängert eine Reihe von sehr aufwendigen Bauherstellungen und eine weitere Bestellung von Triebfahrzeugen erfordern würde. Dafür müsste - so wird in der Anfragebeantwortung ausgeführt - z. B. ein zweites Gleis auf der Strecke Floridsdorf - Jedlersdorf errichtet werden - und auch der Bau eines dritten Gleis zwischen Meidling und Liesing notwendig sein.

Selbstverständlich stellt der grosszügige Ausbau eines entsprechenden Netzes des öffentlichen Verkehrs im Raum des Wirtschaftsgebietes von Wien grosse finanzielle Anforderungen an die Österreichischen Bundesbahnen. Ein Ausbau leistungsfähiger Nahverkehrsmittel im Raume Wien liegt im Interesse aller Wirtschaftstreibenden und Unselbständigen aber auch im Interesse der Stadtverwaltung, da dadurch der Strassenverkehr stark entlastet werden könnte. Überall, wo diese Voraussetzungen zutreffen, müsste eine Lastenteilung zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und Wien möglich sein.

Ist der Herr Bundesminister der Ansicht, dass angesichts des sehr schwachen Bahnverkehrs auf der Südbahn ein Schnellbahnbetrieb bis Mödling oder Liesing tatsächlich ausgeschlossen ist? Gestatten es die in der Frühverkehrsspitze zwischen 6 und 8 Uhr verkehrenden 5 Personen- und Eilschnellzüge von Wien stadtwärts und die 8 Personenzüge, die stadteinwärts fahren, nicht doch, einen Schnellbahnbetrieb einzuführen, zumal eine Belastung der Gleise in jeder Richtung von nicht mehr als 5 Minuten durchaus vertretbar wäre? Ebenso fragen die gefertigten Abgeordneten den Herrn Bundesminister, ob nicht trotz eingleisiger Anlagen der Bundesbahnstrecke zwischen Floridsdorf und Jedlersdorf auf dieser ein Schnellbahnbetrieb möglich wäre, da ein Zug für die Hin- und Rückfahrt ab Floridsdorf nicht mehr als 10 Minuten benötigen würde, sodass bei einem Verkehr in 15 Minuten-Intervallen genügend Zeit für andere Züge zur Verfügung stünde? Ist der Herr Bundesminister der Ansicht, dass der Schnellbahnverkehr nach Jedlersdorf nicht wenigstens in den Zeiten der Verkehrsspitzen und zwischen Schichtwechsel in den grossen Betrieben möglich ist?

76. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

17. Mai 1961

In der Anfragebeantwortung des Herrn Bundesministers für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft auf die Anfrage der ÖVP-Abgeordneten Dr. Kummer und Genossen, betreffend die Führung der geplanten Schnellbahn in Wien, hat der Herr Bundesminister am 24. 4. 1961 festgehalten, dass zwischen den Bahnhöfen Floridsdorf und Meidlung für einen den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Schnellbahnverkehr die durch die Stadt führende Verbindungsbahn ausgebaut wird. Der Verkehr von Schnellbahnzügen wird, so steht weiter in der Anfragebeantwortung, mit Betriebsbeginn am 1. Jänner 1962 zwischen Meidlung und Floridsdorf aufgenommen, wobei die Schnellbahnzüge in 15 Minutenintervallen geführt werden.

Ein innerstädtischer Schnellbahnverkehr wird nur dann seinem Namen gerecht, wenn er wirklich den Verkehrsbedürfnissen entspricht und vor allem der berufstätigen Bevölkerung eine schnelle Verbindung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, und zwar in möglichst kurzen Abständen der verkehrenden Triebwagen garantiert. Ein Intervall von 15 Minuten wird lange Wartezeiten nicht vermeidbar machen und den Zweck und Wert einer innerstädtischen Schnellbahnverbindung sehr herabmindern. Überdies bieten diese langen Intervalle kaum einen Anreiz, von der Strassenbahn auf die Schnellbahn umzusteigen, und auch nur ein wirklich rasches öffentliches Verkehrsmittel kann eine Entlastung der verstopften Strassen in den Verkehrsspitzen bringen.

Diese Voraussetzungen sind aber durch ein 15 Minuten-Intervall nicht gegeben. Unerklärlich erscheint es in diesem Zusammenhang den anfragenden Abgeordneten, wie die von der ÖBB in Auftrag gegebenen 15 Schnellbahngarnituren auf der Wiener Schnellbahnstrecke eingesetzt werden sollen. Da laut offiziellen Angaben der Bundesbahnen die Fahrzeit auf der Schnellbahnstrecke zwischen Floridsdorf und Meidling 24 Minuten beträgt und die Wendezeit an beiden Endstellen nicht mehr als je 6 Minuten betragen kann, benötigt daher ein Zug zur Hin- und Rückfahrt eine Stunde. Bei dem angegebenen Intervall von 15 Minuten käme man daher mit 4 Schnellbahnzugsgarnituren aus. Bislang wurde aber noch nicht von einer entsprechenden Verkürzung der Intervalle, wie es der Wunsch breiter Kreise der Bevölkerung wäre, gesprochen.

Die gefertigten Abgeordneten richten daher an den Herrn Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft die

A n f r a g e :

Ist der Herr Bundesminister bereit, die Mitglieder des Nationalrates aufzuklären, wie, wann und wo die 15 von den Österreichischen Bundesbahnen bestellten Schnellbahntriebwagen eingesetzt werden?