



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr
Pr.Zl. 5905/5-1-1984

II-1357 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

568/AB

1984 -05- 02

zu 580 JJ

I.

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Dr. Höchtl und Genossen,
vom 9.3.1984, Nr. 580/J-NR/1984,
"Verlängerung der Schnellbahnver-
bindung vom Franz-Josefs-Bahnhof
bis Wien-Mitte"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Zur ständigen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Ballungsräumen - einem wesentlichen Anliegen der verkehrspolitischen Planungstätigkeit der Gebietskörperschaften - stellt der Bund im Wege eines zweckgebundenen Anteiles der Kraffahrzeugsteuer bereits seit 1976 erhebliche Mittel für die Realisierung von Personen-Nahverkehrsvorhaben zur Verfügung. 60% dieser "Nahverkehrsmilliarde" werden für Personen-Nahverkehrsvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen verwendet.

Die ÖBB finanzieren daraus den regionalen Verkehrsbedürfnissen der Bundesländer entsprechende Nahverkehrsvorhaben, sofern das interessierte Bundesland 20% der Investitionskosten aus eigenem mitträgt. Die Auswahl der einzelnen Vorhaben wird grundsätzlich allein durch die Länder nach ihren regionalen Verkehrsbedürfnissen getroffen. Bisher haben bereits mehrere Bundesländer, darunter auch Wien und Niederösterreich, von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

- 2 -

Von Seiten der Österreichischen Bundesbahnen besteht grundsätzlich die Bereitschaft, unter Beteiligung des Landes, Projekte zur Verbesserung übergeordneter innerstädtischer Verkehrsbeziehungen zu realisieren. Es besteht auch diesbezüglich zwischen den Planungsstellen der Stadt Wien und den Österreichischen Bundesbahnen ein enges Einvernehmen. Besonderes Augenmerk wird bei den Planungen auf ein optimales Zusammenspiel sämtlicher öffentlicher Verkehrsmittel gelegt.

Für eine Einbindung der Nahverkehrslinie aus Richtung Tulln in die Schnellbahn-Stammstrecke wären umfangreiche Baumaßnahmen notwendig. Die erforderlichen Investitionskosten wären sehr beträchtlich, weil beispielsweise der eingleisige Streckenabschnitt Nußdorf - Brigittenau, der derzeit ausschließlich dem Güterzugsverkehr dient, zumindest zweigleisig ausgebaut werden müßte. Dazu käme die Errichtung von zwei zusätzlichen Brückentragwerken über den Donaukanal sowie eine völlig neue Trasse für den Schnellbahnverkehr im Bereich des Nordwestbahnhofes. Für die Fahrgäste würde sich gegenüber der Benützung der U-Bahnlinie U 4 ab dem Bahnhof Heiligenstadt bis ins Zentrum (Wien Mitte) kein wesentlicher Fahrzeitgewinn ergeben.

Wien, 1984 04 27

Der Bundesminister

