

1. Beiblatt Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz 25. April 1961

161/A.B.

zu 186/J

A n f r a g e b e a n t w o r t u n g

In Beantwortung einer Anfrage der Abgeordneten Dr. K u m m o r und Genossen, betreffend die Führung der geplanten Schnellbahn in Wien, teilt Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Dipl.-Ing. W a l d b r u n n e r folgendes mit:

In Anbetracht der Ausbreitung der Stadt Wien und der schwierigen Verhältnisse im innerstädtischen Strassenverkehr sind die Planungen des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft seit Jahren darauf ausgerichtet, eine leistungsfähige Eisenbahnverbindung der Vororte und der Stadtrandgebiete mit dem Stadtzentrum zu schaffen. So ist das Schnellbahnprojekt entworfen und zur Durchführung gebracht worden, womit die durch die Stadt führende Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Floridsdorf und Meidling für einen den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Schnellbahnverkehr ausgebaut wird. Über diese Strecke werden auch Nahverkehrszüge der Nord-, Nordwest- und Südbahn sowie der Aspangbahn und der Pressburgerbahn zu dem im Stadtzentrum gelegenen Bahnhof Wien-Hauptzollamt herangeführt werden können. Von vornherein ist dabei vorgesehen, einzelne Schnellbahnzüge über die Stadtgrenze hinaus auf den elektrifizierten Nahverkehrsstrecken der Bundesbahn bis Gänserndorf, Stockerau und Leobersdorf zu führen. Überdies wird der Verkehr auf der Pressburgerbahn durch die Elektrifizierung der Strecke Wien Aspangbahnhof - Gross Schwechat verbessert.

Diese grosszügige Ausgestaltung des innerstädtischen und des Nahverkehrs durch neue Eisenbahnanlagen und Fahrbetriebsmittel wird in Ausbaustufen zu erreichen gesucht. Mit den bis zum Jahre 1958 für den Bau der Schnellbahn aufgewendeten unmittelbaren Budgetmitteln der Österreichischen Bundesbahnen im Betrage von 136 Millionen Schilling und dem Darlehen der Gemeinde Wien an den Bund im Betrage von 634 Millionen Schilling (wovon in den Jahren 1961 und 1962 noch 290 Millionen Schilling anzuweisen sein werden) kann aber die Schnellbahn zwischen Meidling und Floridsdorf nur für eine erste Betriebsstufe ausgeführt und die dafür erforderlichen Triebwagen beschafft werden.

Durch diese Massnahmen und die Elektrifizierung der Nahverkehrsstrecken Floridsdorf - Gänserndorf und Floridsdorf - Stockerau besteht die Möglichkeit, mit dem Betriebsbeginn am 1. Jänner 1962 zwischen Meidling und Floridsdorf Schnellbahnzüge in 15 Minuten-Intervallen zu führen und in grösseren Abständen Schnellbahnzüge auf die Nahverkehrsstrecken bis

3. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

25. April 1961

Österreichischen Bundesbahnen zur Folge haben. Eine weitere starke Verminderung der Einnahmen der Österreichischen Bundesbahnen würde eintreten, wenn, was zu erwarten ist, die Einbeziehung der übrigen auf Wiener Gemeindegebiet gelegenen Nahverkehrsabschnitte der Österreichischen Bundesbahnen in diese Tarifgemeinschaft gefordert werden würde und aus Gründen der gleichmässigen tarifarischen Behandlung der Wiener Bevölkerung nicht zu vermeiden wäre.

So sehr ich mich persönlich um den Bau der Schnellbahn Floridsdorf - Meidling bemüht habe und jede mögliche Verbesserung im Wiener Nahverkehr anstrebe, kann ich die finanziellen Fragen, die sich dabei für die Österreichischen Bundesbahnen ergeben, nicht übersehen.

Die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen wurde von mir beauftragt, weitere einlässliche Studien in diesem Problemkreis durchzuführen. Diese Studien werden sich auch auf die Ergebnisse der Verkehrszählungen nach dem Anlaufen des Schnellbahnbetriebes zu stützen haben.

Aufträge, wie sie von mir in der gestellten Anfrage gewünscht wurden, kann ich den Österreichischen Bundesbahnen jedoch nicht geben.

-.-.-.-.-