



**II-4462 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen**  
**des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**

REPUBLIK ÖSTERREICH  
 DER BUNDESMINISTER FÜR  
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
 DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
 Tel. (0222) 711 62-9100  
 Teletex (232) 3221155  
 Telex 61 3221155  
 Telefax (0222) 713 78 76  
 DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/96-4/91

**ANFRAGEBEANTWORTUNG**

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
 Kuba und Genossen vom 12.11.1991,  
 Zl. 1932/J-NR/1991 "Verbesserung der Bahnver-  
 bindungen zwischen Laa/Thaya - Mistelbach, sowie  
 Wiederaufnahme des Personen- und Güterverkehrs im  
 Streckenabschnitt Gaweinstal - Mistelbach LB der  
 Strecke Gänserndorf - Mistelbach"

1939/AB

1992 -01- 14

zu 1932/J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1, 2 und 3:

"Welche Kosten würden den ÖBB erwachsen, wenn im Bereich Mistelbach - Siebenhirten der Strecke Laa/Thaya ein neuer Kreuzungspunkt errichtet werden würde?"

Welche Fahrzeitverkürzungen zwischen Laa/Thaya und Mistelbach wären zu erwarten?

Könnte dadurch eine bessere Anbindung, d.h. nahtloser Übergang zur und von der Schnellbahn in Mistelbach erreicht werden?"

Die S2, Leopoldau - Wolkersdorf - Mistelbach (- Laa an der Thaya) ist derzeit Gegenstand von Nahverkehrsvertragsverhandlungen zwischen den ÖBB und dem Land Niederösterreich.

Im Zusammenhang mit den sonstigen Nahverkehrswünschen der Länder Wien und Niederösterreich (Ausbau der S7; 15-Minuten-Takt auf der S3 Richtung Strebersdorf) zeichnet sich langfristig eine Neugestaltung der Verkehrsabwicklung im gesamten Wiener Schnellbahnnetz und somit auch auf der S2 nach Mistelbach ab.

Im Hinblick darauf wäre eine Kreuzungsmöglichkeit (= Doppelspurinsel) zwischen dem Bf Mistelbach und der Hst. Siebenhir-

- 2 -

ten - gemäß dem derzeitigen Planungsstand - an der falschen Stelle situiert bzw. überhaupt nicht erforderlich und würde daher eine Fehlinvestition bedeuten.

Auch auf den gegenwärtigen Fahrplan bezogen, wäre diese Doppelspurinsel allein nicht ausreichend. Zur Herstellung eines stündlichen Anschlusses zur S2 von und nach Laa a.d. Thaya müßten darüberhinaus je Fahrtrichtung ca. 2 Minuten an Fahrzeit eingespart werden, um die für einen Triebwagen in Laa a.d. Thaya erforderliche Wendezeit erreichen zu können.

Zu Frage 4:

"Welche Möglichkeit sehen Sie, den in der Begründung angesprochenen "Stadtverkehr" Richtung Krankenhaus, Sportzentrum und Fachmarktzentrum zu verwirklichen?"

Die vorgeschlagene Benützung der Schleife zum Bf Mistelbach Lokalbahn erfordert die Elektrifizierung dieser Verbindungskurve und des Lokalbahnhofes. Darüberhinaus ist eine für Zugfahrten taugliche sicherungstechnische Ausrüstung der Schleife (die übrigens eine stark befahrene Bundesstraße quert) sowie der Ausbau des Bf Mistelbach Lokalbahn (dem Nahverkehrsstandard entsprechend) erforderlich.

Die Qualität der Betriebsabwicklung würde sich nach Angaben der ÖBB allerdings wesentlich verschlechtern.

Bei einer Direktführung der S2-Züge über die Schleife zum Bf Mistelbach Lokalbahn würden diese am bisherigen Haltepunkt weiträumig vorbeifahren und somit den Anschluß nach Laa a.d. Thaya und zu den regionalen Busverbindungen am Bahnhofvorplatz Mistelbach verlieren.

Im anderen Fall müßten die Züge nach dem Aufenthalt im Bf Mistelbach über die Einfahrweiche auf das Streckengleis zurückschieben, dort abermals die Fahrtrichtung wechseln und dann zum Bf Mistelbach Lokalbahn fahren.

- 3 -

Der Zeitaufwand für diese (umständliche) Betriebsabwicklung wäre so groß, daß von einer attraktiven Anbindung der gewünschten Ziele (Krankenhaus, Sportzentrum usw.) nicht mehr gesprochen werden kann.

Zu Frage 5:

"Sehen Sie, ebenfalls aufgrund der angeführten Umstände, eine Möglichkeit der Wiederaufnahme des Gesamtverkehrs zwischen Gaweinstal und Mistelbach LB?"

Eine Wiederaufnahme des Reiseverkehrs (der Leistungsauftrag bezüglich des Güterverkehrs ist für den Streckenabschnitt Paasdorf Lokalbahn - Mistelbach Lokalbahn bis Jahresende 1994 limitiert) würde neben beträchtlichen Investitionsmitteln (ca. 15 Mio S für die Sanierung der Strecke in den nächsten Jahren sowie zusätzliche Fahrbetriebsmittel - je nach Angebot ein oder zwei Triebwagen) auch das betriebswirtschaftliche Ergebnis der Gesamtstrecke negativ beeinflussen.

Dieser Umstand wurde auch dem Arbeitskreis Gaweinstal - Mistelbach in der ersten Besprechung am 8.11.1991 (die Abg. Kuba und Pecker waren anwesend) mitgeteilt.

In dieser Besprechung wurde von den ÖBB angeregt, vorerst eine Busanbindung in Gaweinstal Brünnerstraße von und nach Mistelbach zu installieren. Bei Erfüllung diverser Vorgaben (günstige und kurze Anschlüsse, Lösung der Tarifffrage) wäre der tatsächliche Bedarf für eine derartige Verbindung erkennbar und ein allenfalls verlorener Investitionsaufwand - bei Wiederaufnahme des geforderten Schienenverkehrs - könnte vermieden werden.

- 4 -

Zu Frage 6:

"Wie hoch ist die Verhandlungsbereitschaft der Gebietskörperschaften der Länder und Gemeinde in diesem Bereich eine Mitfinanzierung zu übernehmen?"

Hinsichtlich des Über Wunsch des Landes Niederösterreich zur Verbesserung der S2 auszuhandelnden Nahverkehrsvertrages besteht eine Mitfinanzierungsbereitschaft des Landes.

Wien, am 12. Jänner 1992

Der Bundesminister

