

**XII. Gesetzgebungsperiode**

Bundesministerium für Finanzen

Z. 113.345-I/71

**13. Okt. 1971**

Bericht über das langfristige Investitionsprogramm  
des Bundes für die Jahre 1971 - 1980.

Gliederung:

- I.) Die Bedeutung öffentlicher Investitionen.
  - II.) Sinn und Zweck eines langfristigen Investitionsprogrammes.
  - III.) Ausgangsbasis und Grundlagen für die Erstellung des langfristigen Investitionsprogrammes des Bundes.
  - IV.) Der finanzielle Programmrahmen für die einzelnen Bereiche (Kapitel) samt Erläuterungen.
- I.) Die Bedeutung öffentlicher Investitionen.

In der modernen Industriegesellschaft gewinnen die öffentlichen Investitionen und Dienstleistungen mit wachsendem Lebensstandard und technischem Fortschritt immer mehr an Bedeutung. Sie bilden die unerlässliche Voraussetzung für die privatwirtschaftliche Produktionstätigkeit, sind von großer Bedeutung für das gesamtwirtschaftliche Wachstum und tragen entscheidend zum Wohlbefinden der Menschen und zur Bereicherung des gesellschaftlichen Lebens bei. Trotzdem finden die öffentlichen Investitionen in weiten Kreisen der Öffentlichkeit noch immer nicht die genügende Anerkennung. Im Gegensatz zu den privaten Investitionen unterliegen sie einer eindeutigen Minderbewertung.

Diese Unterbewertung der öffentlichen Investitionen und Dienstleistungen ist ein Beweis für die Dauerhaftigkeit einmal vorgefaßter Meinungen und das Ergebnis verschiedener Denkfehler und Halbwahrheiten. Kein noch so stark auf Privatinitiative und Privateigentum abgestelltes Wirtschaftssystem kann darauf verzichten, die Erzeugung

- 2 -

bestimmter Güter und Dienstleistungen von der übergeordneten Gemeinschaft - also der öffentlichen Hand - vornehmen zu lassen. Zu diesen primär staatlichen Aufgaben gehört vor allem das Bildungswesen, das Gesundheitswesen, das Verkehrswesen, die innere und äußere Sicherheit sowie soziale und kulturelle Aufgaben. Die Nachfrage und damit der Bedarf nach staatlichen Investitionen und Dienstleistungen steigt mit wachsendem Wohlstand sogar überproportional. Man sollte deshalb dem Staat nicht vorwerfen, daß er sich dieser Gemeinschaftsaufgaben annimmt, sondern im Gegenteil darauf achten, daß er diese Aufgaben dem technischen und gesellschaftlichen Fortschritt entsprechend erfüllt.

Die Unterbewertung der öffentlichen Investitionen und Dienstleistungen basiert auf längst überholten wirtschaftlichen Vorstellungen, wonach alles, was im Rahmen der Privatwirtschaft geschieht, produktiv, gewinnbringend und wohlstandsvermehrend ist, und alles, was die öffentliche Hand unternimmt, unproduktiv, verlustbringend und wohlstandsmindernd ist. Dieses Odium der Unproduktivität der staatlichen Leistungen ist auch heute noch so lebendig, daß z.B. in der amtlichen Statistik der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung die gesamten staatlichen Leistungen ohne Ausnahme zum Verbrauch gerechnet werden.

Eine Diskriminierung der öffentlichen Investitionen hat auf die Dauer verhängnisvolle Folgen für den wirtschaftlichen Fortschritt sowie die Aufrechterhaltung und Verbesserung unseres Lebensstandards, wenn dadurch das Angebot an öffentlichen Leistungen nicht mit der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung Schritt hält. Schon ein Blick auf unsere verstopften Straßen, überfüllten Hochschulen und fehlenden Krankenhausbetten zeigt, daß der Umfang der öffentlichen Investitionen keineswegs übertrieben ist, sondern daß im Gegenteil ein großer Nachholbedarf besteht, der von Jahr zu Jahr zunimmt. Die Nachfrage nach öffentlichen Investitionen nimmt sogar im Vergleich mit dem Sozialprodukt und der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung überproportional zu. Im Zuge der wirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung der letzten 15 Jahre hat sich ein Widerspruch zwischen dem Wachstum des privaten Wohlstandes und den öffentlichen Investitionen entwickelt.

Die rapide wachsende Zahl unserer Autos erfordert nun einmal mehr und bessere Straßen, mehr Parkplätze, mehr Verkehrsregeln und

- 3 -

mehr Verkehrspolizisten, mehr Bauland, mehr Unfallschutz usw. Vernachlässigt man diesen Zusammenhang, sind entsetzliche Belastungen des Verkehrsnetzes, steigende Unfall- und Todesziffern, verstopfte Straßen und Parkraummangel die logische Folge. Wir sind mit Recht stolz auf die ständig steigende Gütererzeugung, aber sie bedeutet gleichzeitig mehr Müll, mehr Schmutz, mehr Luft- und Wasserverunreinigung, mehr Diebe, mehr Eigentumsschutz. Die steigenden Anforderungen an Geist und Körper bedingen mehr und bessere Schulen, mehr Sport- und Spielplätze, mehr Krankenhäuser und Erholungsheime, mehr Altersheime, mehr und bessere Wohnungen, Stadtplanung und Raumordnung. Dennoch: Wer es heute wagt, sich für eine Verbesserung und Vermehrung der öffentlichen Investitionen einzusetzen, um auf diese Weise wieder ein vernünftiges Verhältnis zur privaten Produktion herzustellen, wird als Verschwender verschrien. In diesem Zusammenhang sei der hervorragende amerikanische Wissenschaftler Professor Galbraith ("Gesellschaft im Überfluß") zitiert:

"Wissenschaftler, Techniker, Werbefachleute, die sich der Aufgabe widmen, eine neue Zündkerze, ein neues Reinigungsmittel oder nur ein neues Haarelixier zu schaffen - Produkte, für die beim Publikum keinerlei Bedürfnis besteht und auch nicht bestehen wird, so lange es nicht durch eine Werbekampagne wachgerufen wird -, zählen zu den geachteten Mitgliedern unserer Gesellschaft. Politiker oder Beamte aber, die von neuen, allen zugute kommenden öffentlichen Einrichtungen träumen, sind Verschwender, die sich kaum eine verwerflichere Handlung zuschulden lassen kommen könnten."

Ebenso wie die Bedeutung der öffentlichen Investitionen wird auch ihre mehrfache Wirkung noch oftmals nicht richtig erkannt. Erwiesenermaßen haben öffentliche Investitionen beachtliche Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum, auf die konjunkturelle Entwicklung, auf die Einkommensverteilung usw. Eine ausführliche Darlegung würde zweifellos den Rahmen dieses Berichtes sprengen. So sei nur eine Reihe (österr. und ausländischer) Autoren zitiert, die sich u.a. spezifisch mit der Bedeutung und Wirkung öffentlicher Investitionen befaßt haben:

B. Frey: Eine politische Theorie des wirtschaftlichen Wachstums,  
in Kyklos, Vol. XXI, Nr. 1/1968;

J.K. Galbraith: The Affluent Society, London 1958;

L. Johansen: Public Economics, Amsterdam 1965;

- 4 -

- D. Bös: Öffentliche Aufträge in Österreich, Wien 1968;  
H. Kramer: Die Investitionen in der Infrastruktur, in:  
Monatsberichte des Österr. Instituts für Wirtschaftsforschung, Heft 8, 1966;  
E. Matzner: Öffentliche Investitionen, Informationszentrum für kommunale Finanzierungen, Nr. 5, Wien 1969.

## II.) Sinn und Zweck eines langfristigen Investitionsprogrammes.

Die Bundesregierung hat in ihrer Regierungserklärung vom 27. April 1970 festgehalten, daß die Modernisierung der österreichischen Wirtschaft unter Berücksichtigung marktwirtschaftlicher Grundsätze, aber dennoch im Rahmen eines langfristigen wirtschaftspolitischen Konzeptes erfolgen muß. In Erfüllung dieser Zielsetzung und in Erfüllung der ebenfalls in der Regierungserklärung konkretisierten budgetpolitischen Aufgaben, wurde ein mehrjähriges Investitionsprogramm angekündigt.

Zu einem der wichtigsten Ziele der Finanzpolitik hat die Bundesregierung die Förderung des Wirtschaftswachstums erklärt. Dieses Ziel ist nur durch eine langfristige Orientierung der Finanzpolitik zu erreichen, weil die Wachstumsmöglichkeiten kurzfristig kaum verbessert werden können. Durch die Erstellung eines mehrjährigen Investitionsprogrammes werden die wirtschafts- und finanzpolitischen Entscheidungen für Regierung und Parlament erleichtert, indem die Auswirkungen dieser Entscheidungen auf das Wirtschaftswachstum für einen längerfristigen Zeitraum deutlich aufgezeigt werden.

Ein längerfristiges Investitionsprogramm ist auch ein wichtiges Hilfsmittel für die Festlegung der Prioritäten der einzelnen Ausgabenkategorien. Es ermöglicht damit den rationelleren Einsatz der öffentlichen Mittel, indem sachliche, zeitliche und regionale Prioritäten der verschiedenen Investitionen festgelegt werden. Auch die Abstimmung des gesamten Investitionsbedarfes mit den gesamtwirtschaftlichen und finanziellen Möglichkeiten wird dadurch erleichtert.

Ein Investitionsprogramm bietet ferner einen Orientierungsbehelf für alle Gebietskörperschaften.

Für die Unternehmen, vor allem die privaten und verstaat-

- 5 -

lichten Unternehmen der Investitionsgüterindustrie, bietet ein längerfristiges Investitionsprogramm schließlich ebenfalls einen wichtigen Orientierungsbehelf. Sie können Produktion und Investitionen rechtzeitig den öffentlichen Aufträgen anpassen.

Ein Investitionsprogramm, das sämtliche öffentliche Investitionen erfaßt, muß auf die Konjunkturlage, auf regionalpolitische Gesichtspunkte, auf künftige Entwicklungen und auf die budgetären Möglichkeiten Bedacht nehmen.

### III.) Ausgangsbasis und Grundlagen (Richtlinien) für die Erstellung des langfristigen Investitionsprogrammes des Bundes für die Jahre 1971 - 1980.

Die Arbeiten am Investitionsprogramm wurden bereits vor Jahresfrist begonnen, wobei es vor allem galt, den Investitionsbedarf im Rahmen der einzelnen Ressorts zu erfassen und in diesen in den Rahmen der Finanzierungsmöglichkeiten einzupassen.

#### Funktion des I-Programmes

Das nun vorliegende Investitionsprogramm des Bundes ist ein Verzeichnis der I-Absichten der Bundesregierung und der ihr unterstellten Institutionen. Es erfüllt vor allem zwei Aufgaben:

1. Es dient als eine der Grundlagen für die wirtschafts- und gesellschaftspolitischen Entscheidungen der Bundesregierung.
2. Es enthält deshalb wichtige Hinweise für die Dispositionen des privaten Sektors.

#### Zeithorizont

Das I-Programm ist für eine Periode von zehn Jahren erstellt. Das I-Programm soll aber kein starres Korsett sein, das Anpassungsbewegungen an die wirtschaftliche und technische Entwicklung nicht zuläßt. Daher wird das I-Programm nach Ablauf eines Jahres im Lichte der eingetretenen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Änderungen um ein Jahr fortgeschrieben.

#### Sachlicher Umfang

Das I-Programm enthält:

1. Alle Kapitel (Ressorts), denen im BVA-~~XX~~ 1971 mehr als 20 Millionen Schilling zur Verfügung stehen für
  - a) Liegenschaftserwerb und Bruttoinvestitionen im Rahmen der Anlagenkredite,
  - b) Investitionsförderungsausgaben

- 6 -

2. Die Landesverteidigung
3. Die Forschungsförderung
4. Bestimmte sonstige Vorhaben (z.B. "Leasing-Programm" bei Kapitel 12, U-Bahn-Zuschuß Wien bei Kap. 53, Schutzwasserbau bei Kapitel 60, Bauten der Landesverteidigung bei Kapitel 64).
5. Die Wohnbauförderungsmittel
6. Das Gesamtprogramm des Wasserwirtschaftsfonds (ohne Bundeszuschüsse).

#### Finanzieller Umfang

Die Grundlage für den finanziellen Rahmen bildete die entsprechenden Ausgaben im BVA 1971 = sogenanntes Normalprogramm.

Dieses Normalprogramm teilt sich auf in ein Basis-Investitionsprogramm, welches 85 % der im BVA-1971 enthaltenen Ausgaben umfaßt und ein Konjunkturstabilisierungsprogramm, welches 15 % der im BVA-1971 enthaltenen Ausgaben zum Gegenstand hat. Zusätzlich zu diesem Normalprogramm wurde zur Bekämpfung allfälliger Rezessionserscheinungen ein Konjunkturbelebungsprogramm erstellt, dessen Rahmen bei 15 % des Normalprogrammes liegt.

1. Das Basis-I-Programm (Dringlichkeitsliste I). In dieses sind u.a. als vordringlich aufgenommen:
  - a) die Fortführung bereits in Angriff genommener I-Vorhaben.
  - b) I-Vorhaben, für die bereits Vorbela stungen eingegangen wurden.
  - c) I-Ausgaben, für die gesetzliche Verpflichtungen bestehen sowie solche, die aus politischen bzw. sachlichen Gründen "unaufschiebbar" sind.
  - d) Insofern damit das 85 % Limit noch nicht erreicht ist, alle übrigen, soweit sie nicht im Konjunkturstabilisierungsprogramm enthalten sind.
2. Das Konjunkturstabilisierungsprogramm (Dringlichkeitsliste II). In der Dringlichkeitsliste II sind jene Investitions- bzw. -förderungsvorhaben enthalten, bei denen Kürzungsmöglichkeiten bestehen, bzw. der Zeitpunkt der Verwirklichung aufgeschoben werden kann (etwa bei Ausgaben auf Grund zweckgebundener Einnahmen), falls dies aus stabilisierungspolitischen Gründen erforderlich ist. Dieses I-Volumen der Dringlichkeitsliste II sollte jährlich - so die Konjunkturlage dies erfordert - zur Gänze gekürzt (bzw. einer Rücklage zugeführt) werden können.

- 7 -

3. Das Konjunkturbelebungs-Programm (Dringlichkeitsliste III)

In die Dringlichkeitsliste III sind alle jene Vorhaben aufgenommen, die zur Verhinderung von Beschäftigungsrückschlägen konjunktureller regionaler und branchenmäßiger Natur durchzuführen sind. Darunter sind Projekte zu verstehen, die rasch begonnen werden können (also keine langwierigen Verhandlungen über Grundstückablösen oder lange Planungszeiten erfordern) und in ein bis 1 1/2 Jahren fertiggestellt werden.

Für die vorliegende Programmperiode wird angestrebt, daß das I-Programm im Jahresdurchschnitt real um 5 % wächst, wobei von konstanten Preisen für 1971 ausgegangen wird. Preissteigerungen sind nicht berücksichtigt. Bei Investitions- bzw. -förderungsausgaben, die aus zweckgebundenen Einnahmen finanziert werden, ist die voraussichtliche Zuwachsrate bei den Einnahmen maßgeblich.

Entsprechend den Zielvorstellungen der Bundesregierung ist innerhalb des gesamten I-Volumens den Investitionen in bestimmten Bereichen der Vorrang gegeben. Dies kommt in einer überproportionalen Ausweitung dieser Investitionen zum Ausdruck; ihr Anteil am gesamten I-Volumen steigt demnach. Eine Entscheidung über die Prioritätsvorhaben hat der Ministerrat nach Vorliegen des grundsätzlichen Programmes getroffen.

Bei der Erstellung des I-Programmes wurde grundsätzlich von der Rechtslage ausgegangen, auf die der BVA-1971 aufgebaut ist (Weiterlaufen der Sondersteuern, Erhöhung der Bundesmineralölsteuer für Dieselöl).

Sonstige Gesichtspunkte

Bei der Realisierung des I-Programmes sind die einzelnen I-Projekte innerhalb der angegebenen globalen Richtgrößen anzuführen und zu beschreiben. Bei der Beschreibung sind -soweit dies möglich ist - zu berücksichtigen:

- a) Aufgabenbereich (funktionelle Gliederung).
- b) Kosten des I-Vorhabens, und zwar aufgegliedert nach Jahressumme und Gesamtsumme; die Kosten sind zu festen Preisen zu bewerten (Preissteigerungen sind nicht zu berücksichtigen). Ferner sind Kostenschätzungen event. Folgeinvestitionen zu machen.
- c) Art des I-Vorhabens (Bau von Bundesstraßen, Schulen etc.)
- d) Benötigte Arbeitskräfte (wenn möglich, zumindest aber bei baulichen Investitionen).

- e) Zeithorizont: Frühester technisch möglicher Zeitpunkt der Inangriffnahme; Durchführungszeitraum; Darstellung in Ausbaustufen.
  - f) Regionale Gesichtspunkte: Politischer Bezirk, dem das I-Vorhaben zugute kommt sowie politischer Bezirk, in dem das I-Vorhaben beschäftigungswirksam ist.
  - g) Branchenmäßiger Gesichtspunkt: Branchen in denen das I-Vorhaben nachfragewirksam ist.
  - h) Art der Finanzierung: Es ist anzugeben, ob die Finanzierung aus (1) laufenden Einnahmen, (2) aus zweckgebundenen Einnahmen oder (3) aus Krediten finanziert wird.

IV.) Der finanzielle Programmrahmen für die einzelnen Bereiche (Kapitel) und die Erläuterungen hiezu.

Auf Grund der dargelegten Grundsätze und der Finanzierungsmöglichkeiten ergibt sich für die nächsten 10 Jahre (1971 - 1980) folgendes Investitionsprogramm:

- 9 -

Kapitel	Normalpro- gramm nach Richtlinien	Mehr- bedarf	Investi- tions- programm
			M i l l .
			S
11 Inneres .....	574	123	697
12 Unterricht .....	2.785	900	3.685
13 Kunst .....	309	81	390
14 Wissenschaft und For- schung .....	4.426	1.080	5.506
40 Militärische Angelegen- heiten .....	13.425	.	13.425
50 Finanzverwaltung .....	638	200	838
53 Finanzausgleich .....	3.291	.	3.291
54 Bundesvermögen .....	3.100	900	4.000
60 Land- und Forstwirt- schaft .....	14.725	2.700	17.425
64 Bauten und Technik .....	89.295	23.097	112.392
65 Verkehr .....	658	205	863
70 Staatsdruckerei .....	389	.	389
77 Österreichische Bundes- forste .....	1.164	136	1.300
78 Post- und Telegraphen- anstalt: Fernmelde- investitionen .....	18.886	18.203	37.089
Sonstige Investitionen.	2.059	277	2.336
79 Österreichische Bundes- bahnen .....	21.980	2.332	24.312
Zwischensumme ....	177.704	50.234	227.938
14 (Forschungsförderung) ..	2.578	1.700	4.278
Gesamtsumme .....	180.282	51.934	232.216
<hr/>			

#### Wasserwirtschaftsfonds

Das Gesamtprogramm dieses Fonds (Einnahmen und Ausgaben) umfaßt für die Jahre 1971 bis 1980 insgesamt mehr als 14 Milliarden Schilling. Der vom Wasserwirtschaftsfonds bzw. vom BM f.Bauten und Technik angemeldete Mehrbedarf von 1.094 Millionen Schilling (Übernahme zusätzlicher Tilgungs- bzw. Zinsendienste durch den Bund ab 1972) wurde vom BMf.Finanzen mit einer Größenordnung von 900 Millionen Schilling (100 Millionen Schilling p.a.) für die Jahre 1972 bis 1980

- 10 -

akzeptiert. Dies unter der Voraussetzung, daß diese zusätzlichen Bundesmittel ausschließlich zur Bekämpfung der Verunreinigung von Gewässern durch Abwasser Verwendung finden, womit ein entscheidender Beitrag des Bundes auf dem Sektor des Umweltschutzes durch Gewässerreinhaltung geleistet werden kann.

#### Wohnbauförderungsmittel

Entsprechend den Überlegungen für die Erstellung eines langfristigen Investitionsprogrammes sind auch die Mittel für die Wohnbauförderung in diesem Programm/geführt. Laut Berechnung des BM f. Finanzen ergibt sich für den Zeitraum 1971 bis 1980 eine Summe der Wohnbauförderungsmittel von rund 58 Milliarden Schilling.

Unter Berücksichtigung der Aufwendungen des Wasserwirtschaftsfonds (ohne Bundeszuschüsse) und der Wohnbaufondsmittel des Bundes würde sich somit für das langfristige Investitionsprogramm des Bundes betreffend die Jahre 1971 bis 1980 ein Gesamtrahmen von rund 304 Milliarden Schilling ergeben.

#### Erläuterungen zu den einzelnen Kapiteln (Ressorts):

##### Kapitel II "Inneres":

Das Gesamtprogramm des BM f. Inneres umfaßt somit einschließlich des Mehrbedarfes rund 697 Millionen S. Die wesentlichen Anschaffungen liegen im Bereich der Beschaffungsprogramme der Bundespolizei und Bundesgendarmerie, wobei insbesondere auch die Einrichtung von Neubauten (so z.B. die Bundespolizeidirektion Wien oder das Landesgendarmeriekommando Graz - siehe dazu auch die Ausführungen des BM f. Bauten u. Technik) finanziell besonders ins Gewicht fällt. Als wesentliche Schwerpunkte dieser Beschaffungsprogramme können der Bereich Fernmeldewesen - und hier wiederum der Funk-, Fernsprech- und Fernschreibsektor -, der Bereich Kraftfahrzeug- und Waffenwesen - wobei hier allein auf die Anschaffung von Kraftfahrzeugen (Streifen- und Patrouillenwagen, Motorräder, Kombiwagen etc.) etwa 20 Millionen S jährlich im Durchschnitt entfallen - sowie der Bereich Einrichtungs- und Ausstattungswesen (Maschinen, Amtsausstattung, Erkennungsdienst, Bekleidung und Ausrüstung etc.) genannt werden.

- 11 -

### Kapitel 12 "Unterricht"

Das Gesamtinvestitionsprogramm des Kapitels 12 für die Jahre 1971-1980 gliedert sich:

950 Mill. S	Leasing-Programm
1.824 Mill. S	Einrichtungs-(Anlage-)kredite
911 Mill. S	Investitionsförderung

<u>Leasing-Programm</u>	950 Mill. S
-------------------------	-------------

Für das Leasing-Programm wurden für den Zeitraum 1971-1980 950 Mill. S genehmigt. Dieses Programm dient zum möglichst raschen Baubeginn einer Reihe von Schulbauprojekten. Derzeit ergeben sich folgende bereits vertraglich fixierte Projekte:

- Mp. BRG. Güssing
- BRG, BHAK, BHS Tamsweg
- BRG, BHAK, BHS Traun
- BG. und BRG. Völkermarkt
- BG. und BRG. Oberschützen
- Mp. BRG. Radkersburg
- Mp. BRG. Schwaz
- HTBLA Rankweil
- HTBLA Saalfelden
- HAK und HS Zell/See
- HAK und HS Horn
- BHAK und BHS Spittal

<u>Einrichtungs-(Anlage-)kredite</u>	1.824 Mill. S
--------------------------------------	---------------

Für den Zeitraum von 1971-1980 wird zur Einrichtung von Schulneu(-um, -zu-)bauten, für Einrichtungserneuerungen und für sonstige Einrichtungserfordernisse ein Betrag von 1.824 Mill. S zur Verfügung gestellt.

Das Projektsprogramm ist im "Schulentwicklungsprogramm 1971-1980" auf Seite 33-37 aufgegliedert und in Spalte 6 mit der Höhe der Erstausstattung ausgewiesen. Dieses Programm wurde von der Bundesregierung bereits dem Nationalrat vorgelegt. Die Einrichtungen der Projekte des Bau-Projektsprogrammes 1971 und 1972 erstrecken sich voraussichtlich bis zum Jahre 1976 und betragen 927 Mill. S.

Auch für die Ersteinrichtung der Bundesanstalten für Leibeserziehung Wien und Innsbruck-Höttingerau ist in diesem Zeitraum vorgesorgt.

Im Rahmen des Ausbaues von Sportanlagen und Einrichtungserneuerungen an Bundesheimen fallen folgende Großprojekte an:

- Bundessportzentrum Südstadt
- Bundessportschule Spitzerberg
- Bundesschullandheim Saalbach
- Bundestadion Graz-Liebenau
- Bundesschullandheim Josefsberg
- Bundesschullandheim St. Christoph
- Bundessportschule Obertraun

#### Investitionsförderung

911 Mill. S

Bei den Investitionsförderungen können Projekte nur teilweise auf diesen großen Zeitraum aufgeteilt werden, da es sich hiebei meistens um Initiativen privater Stellen handelt.

Auf dem schulischen Sektor ergeben sich Förderungen von Schulneubauten und Internatsneubauten. Von einer teilweisen Aufzählung einzelner Projekte wird Abstand genommen, da noch kein vollständiger Überblick über projektierte Anstalten besteht.

Auf dem Sektor des außerschulischen Förderungsprogrammes würde vor allem die Förderung des Österr. Sportstättenplanes ins Gewicht fallen. Weiters erhalten die Stätten für Erwachsenenbildung und für Jugendförderung Zu- schüsse im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten.

#### Kapitel 13 "Kunst"

Das Gesamtinvestitionsprogramm des Kapitels 13 für die Jahre 1971-1980 gliedert sich:

- 106 Mill. S Einrichtungs-(Anlage-)kredite
- 284 Mill. S Investitionsförderung

#### Einrichtungs-(Anlage-)kredite

106 Mill. S

Die Einrichtungskredite dienen vor allem für den Ausbau der Österreichischen Kulturinstitute und der Bundesstaatlichen Hauptstelle für Lichtbild und Bildungsfilm. An Projekten ergeben sich:

Kulturinstitut Budapest  
 Lesehalle Zagreb  
 Kulturinstitut Rom  
 Lesehalle Prag  
 Filmsammlung für die Bundesstaatliche Hauptstelle

Investitionsförderung

284 Mill. S

An konkreten Projekten liegen derzeit vor:

Brucknerhalle Linz  
 Dogana Innsbruck  
 Theater in der Josefstadt  
 Festspielhaus Bregenz  
 Stadttheater St. Pölten  
 Passionsspielhaus Thiersee  
 Burgenländische Theaterbühne

Kapitel 14 "Wissenschaft und Forschung"

Das Investitionsprogramm der Jahre 1971-1980 für Kapitel 14 von 9.784 Mill. S gliedert sich:

4.951 Mill. S Einrichtungs-(Anlagen-,Klinik-)kredite  
 355 Mill. S Investitionsförderungen  
 200 Mill. S Linzer Hochschulfonds  
 4.278 Mill. S Forschungsförderung

Für die Wissenschaftlichen Hochschulen ist derzeit ein Gesamtbetrag von rund 1'4 Mia. S im I-Programm enthalten, der sowohl der Einrichtung und Ausstattung von Neu-, Zu- und Umbauten als auch der Modernisierung bestehender Hochschulinstitute usw. dienen soll.

Im Bereich der Universität Wien betrifft dies u.a. das neue Institutsgebäude für die Rechts- und Staatswissenschaften, die Institute für Leibeserziehung, für Zoologie, für theoretische Physik, für Chemie, für Botanik, verschiedene medizinische und sonstige naturwissenschaftliche Institute sowie das Tierzuchtinstitut in Himberg.

Im Bereich der Universität Graz betrifft dies u.a. die Neubauten für die vorklinischen und theoretischen Institute der Medizinischen Fakultät, das Turninstitut, das Institut für Pflanzenanatomie und verschiedene geisteswissenschaftliche Institute.

Im Bereich der Universität Innsbruck betrifft dies u.a. das Sportzentrum und das biologische Zentrum Höttinger Au, die Neubauten für die philosophische, medizinische und rechts- und staatswissenschaftliche Fakultät sowie das mathematische Institut.

Für den Bereich der Universität Salzburg wären u.a. die Einrichtungen und Ausstattungen für die Neubauten beim Alten Borromäum, für das Geisteswissenschaftliche Institut sowie die Adaptierung des alten Studiengebäudes zu nennen.

Für die Technische Hochschule in Wien sind u.a. Einrichtungs- und Ausstattungsinvestitionen "Chemiehochhaus Getreidemarkt", Elektrotechnisches Institut, sowie für die Neubauten auf den Aspang- und Freihausgründen im Programm vorgesehen, im Bereich der Technischen Hochschule Graz u.a. für das maschinentechnische Institut, für das physikalische Institut sowie für das Hochspannungslabor enthalten.

Ferner sind im Investitionsprogramm für die wissenschaftlichen Hochschulen u.a. noch Einrichtungen und Ausstattungen für die Montanistische Hochschule in Leoben, die Hochschule für Bodenkultur in Wien, die Tierärztliche Hochschule in Wien, die Hochschule für Welthandel in Wien und die Hochschule für Sozial- und Wirtschaftswissenschaften in Linz vorgesehen.

Im Rahmen des Investitionsbedarfes für die Kliniken wäre vor allem der Bundesbeitrag für den Neubau des Allgemeinen Krankenhauses in Wien, für die Chirurgie und Augenklinik in Graz sowie das 10-Jahresprogramm für den Neubau der Universitätskliniken in Innsbruck zu erwähnen.

Auch für den Ausbau der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik in Wien und der Geologischen Bundesanstalt Wien ist im Programm Vorsorge getroffen, ebenso für die Bibliotheken (Modernisierung bestehender Einrichtungen, Neuanschaffung von Katalogschränken und Spezialeinrichtungen).

Was nun die Kunsthochschulen anbelangt, so ist u.a. für Einrichtung und Ausstattung, für Geräte und Instrumente im Bereich der Hochschulen für Musik und darstellende Kunst in Salzburg, Graz und Wien, der Hochschulen für angewandte Kunst und für bildende Künste vorgesorgt.

Für die Investitionsförderung steht - wie erwähnt - ein Betrag von 355 Mill. S zur Verfügung. Dieser Betrag dient Zuschüssen an private Studenten-Heim- und Mensaorganisationen für wissenschaftliche und Kunsthochschulen.

Der Schwerpunkt liegt bei der Österreichischen Studentenförderungsstiftung, dem Studentenunterstützungsverein "Akademikerhilfe", der Internationalen Studentenhaus-Ges.m.b.H. Innsbruck, dem Kuratorium für die Errichtung von Adolf Schärf-Studentenheimen, der Wirtschaftshilfe der Arbeiterstudenten und den Katholischen Hochschulgemeinden in den einzelnen Hochschulstädten.

Auf Grund der Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich - basierend auf dem BG über die Errichtung des Linzer Hochschulfonds (BGBl.Nr. 189/62) - trägt der Bund die Hälfte des Errichtungsaufwandes der Hochschule für Sozial-, Wirtschafts- und Rechtswissenschaften Linz, jährlich jedoch maximal 20 Mill. S.

#### Forschungsförderung

Wissenschaftlich-technische Forschung und experimentelle Entwicklung gelten heute als eine der Hauptquellen des materiellen Fortschritts. Sie werden aber erst seit jüngerer Zeit als Anliegen von Gesellschaft und Staat anerkannt und systematisch gefördert. Bislang hatte man es den Hochschulen auf der einen Seite, der Industrie auf der anderen überlassen, Forschung in jenem Umfang zu betreiben, für den man meinte gewisse Mittel gerade noch erübrigen zu können. Heute begreift man, daß die Forschung weit mehr ist als ein sogenannter Residualfaktor im Prozeß des materiellen Fortschritts. Sie wird jetzt vielmehr als eine zentrale Komponente der Produktivitätssteigerung und des Wirtschaftswachstums begriffen, und darüber hinaus als unentbehrlicher Faktor im Lernprozeß und Selbstverständnis einer immer komplexer werdenden Gesellschaft, als Quelle nicht nur eines potentiellen wirtschaftlichen, sondern ebenso eines wissenschaftlichen, kulturpolitischen und sozialpolitischen Gewinns. Forschung und Bildung, mit anderen Worten, sind mehr als bloße Produktionsfaktoren. Sie sind aber auch mehr als bloße Luxusausgaben, deren ein Kulturstaat nun einmal nicht entraten zu können glaubt. Sie sind nicht Subventionen zur

- 16 -

Erhaltung einer ehrwürdigen Vergangenheit, sondern Investitionen in eine hoffnungsträchtige Zukunft, und zwar Investitionen höchster Ordnung. Die Bereitstellung der entsprechenden Mittel muß daher einen hohen und bis auf weiteres auch einen wachsenden Stellenwert in der Scala der gesellschaftlichen Prioritäten erhalten.

Wie bei anderen Investitionen auch, entscheidet jedoch nicht nur die Quantität sondern auch die Qualität, nicht der Umfang des Einsatzes allein, sondern auch seine Wirksamkeit. Nun handelt es sich bei der Forschung geradezu ex definitione um Vorstöße in unbekanntes oder jedenfalls unvollkommen erkanntes Terrain, und der Ausgang der Forschungsbemühungen ist zunächst durchaus ungewiß. Immerhin ist Verständigung über die angestrebten Ziele möglich und die Vermeidung von massiven Fehlinvestitionen, sei es wegen zu hoch gesteckter Ambitionen, sei es wegen des vielleicht trivialen Charakters der Ziele, notwendig. Die personellen und materiellen Mittel werdenangesichts der Vielfalt der Zielsetzungen stets relativ eng begrenzt sein und man wird daher trachten müssen, sich nur realisierbare und gleichzeitig wissenschaftlich oder wirtschaftlich oder gesellschaftspolitisch relevante und fruchtbare Ziele zu setzen. Man kann nicht alles, und man kann auch nicht alles Wichtig auf einmal machen. Das bedeutet Selektion und Prioritäten. Und natürlich die Vermeidung unnötiger Doppelgeleisigkeiten.

Es gilt also, bei voller Wahrung des Geistes der wissenschaftlichen und technischen Neuerung, der gewissen immanenten Gesetzen folgt, den Forschungsprozeß in einer Weise zu steuern, der zu optimalen Ergebnissen führt. Es gilt, die knappen Mittel nach Dringlichkeit der vielfältigen Ziele so einzusetzen, daß der größtmögliche Nutzen daraus gezogen wird. Für kleine Länder mit ihren bescheidenen materiellen Ressourcen gilt das womöglich noch mehr wie für große und reiche Industriestatten. Wenn diese es daher für notwendig befunden haben, sich um auf längere Sicht angelegte Forschungskonzepte zu bemühen und dementsprechende Steuerungs- und Koordinierungsinstrumente zu schaffen, so leuchtet sein, daß die kleinen Länder solche Konzepte und Instrumente erst recht benötigen.

Die Bundesregierung hat sich daher im Bericht 1971 an den Nationalrat für die Notwendigkeit einer längerfristigen Sicherung der Forschungsfinanzierung ausgesprochen und ihre Entschlossenheit zum Ausdruck gebracht, die längerfristig notwendigen Forschungs-

- 17 -

förderungsmittel unter der Voraussetzung eines entsprechenden Bedarfes sowie nach Maßgabe der staatsfinanziellen Möglichkeiten innerhalb des längerfristigen Investitionsprogrammes des Bundes zu sichern.

Auf Grund der vorerwähnten Überlegungen und Zielsetzungen wurde somit auch die Forschungsförderung des BM f.Wissenschaft u. Forschung in das langfristige Investitionsprogramm einbezogen. Welches Gewicht und welche Bedeutung die Bundesregierung diesem Bereich beimißt, kommt am besten in der weit überproportionalen Steigerung dieser Ausgaben gegenüber den ansonsten geltenden Richtlinien im Mehrbedarf zum Ausdruck, der mit 1'7 Mia. S eine Erhöhung gegenüber dem Richtlinienprogramm von mehr als 65 % bringt. In diesem Zusammenhang sei auch auf den vom BM f.Wissenschaft u.Forschung vorgelegten Entwurf einer österr. Forschungskonzeption verwiesen.

#### Kapitel 40 "Militärische Angelegenheiten"

Im Bereich des BM f.Landesverteidigung umfaßt das Investitionsprogramm

<u>Rüstungsvorhaben</u>	in der Höhe von rd. 7'0 Mia. S
<u>Projekte zur Verbesserung der Infrastruktur</u>	in der Höhe von rd. 1'8 Mia.S
<u>Substanzerhaltende Investitionen</u>	in der Höhe von rd. 4'6 Mia. S

In diesen Beträgen sind auch die Summen enthalten, die zur Deckung der im Rahmen der laufenden Programme eingegangenen Verpflichtungen erforderlich sind. Die Zahlen berücksichtigen auch - soweit abschätzbar - den Kapitaldienst für Mehrjahresprogramme.

Die Investitionspolitik des BM f.Landesverteidigung wird dadurch bestimmt, daß sowohl ein, durch den sukzessiven Ausbau des Reserveheeres bedingter, Aufstockungsbedarf besteht, als auch ein durch die Überalterung des Gerätes und den technischen Fortschritt bedingter Ergänzungs- und Ersatzbedarf. Besonders bei letzterem stehen die Fragen der Rationalisierung und Modernisierung im Vordergrund. So ermöglicht die Beschaffung von Ausbildungsgeräten aller Art eine intensivere Ausbildung, die Erneuerung des Kraftfahrzeug-Parkes eine sparsamere Treibstoff- und Ersatzteilbewirtschaftung, die überall angestrebte Typenvereinheitlichung eine Verringerung des Instandsetzungsaufwandes etc.

- 18 -

Die vorgesehenen Mittel ermöglichen die Fortführung des Heeresaufbaues innerhalb des Planjahrzehntes so, daß die materiellen Bedürfnisse der für diesen Zeitraum ins Auge gefaßten Größenordnung des Bundesheeres gedeckt werden können.

Es muß jedoch darüber Klarheit bestehen, daß etwa für den Ausbau der Luftraumverteidigung oder größere Umrüstungen von Verbänden zusätzliche Mittel angesprochen werden müssen.

Es wird auf Verständnis stoßen, wenn die Einzelzahlen und Detailvorhaben aus Gründen der militärischen Geheimhaltung nicht genannt werden.

Den eingangs erwähnten Hauptvorhaben liegen jedoch folgende allgemeine Schwerpunkte zugrunde:

Verstärkung der Fliegerabwehr der Truppe;

weitere Verbesserung der Panzerabwehr;

Verstärkung der Feuerkraft;

Ausbau der Heeresmotorisierung;

Aufstockung und Modernisierung der Fernmelde- und Pioniergeräteausstattungen;

Fortführung der Landesbefestigung;

Ausbauten zugunsten der Ausbildung und Modernisierung der Unterkünfte;

Aufstockung und Modernisierung der allgemeinen Truppenausstattungen;

Ergänzung und Modernisierung der Flugzeugparks.

Auf dem Gebiet der Fliegerabwehr werden mit einem Aufwand von rund 750'0 Mill.S Maschinenkanonen leichter und mittlerer Kaliber beschafft bzw. laufende Programme bedeckt, wodurch den Erkenntnissen der Kampfhandlungen der letzten Jahre Rechnung getragen wird.

Die Integrierung von Panzerabwehrwaffen aller Art, vor allem in die Infanterie, sowie Maßnahmen zu deren Unterstützung durch Panzerjäger werden die Panzerabwehrfähigkeit der Truppe weiter verbessern; dazu sind Mittel in der Höhe von rund 1'2 Mia. S eingeplant.

Der Verstärkung der Feuerkraft dienen Investitionen in der Höhe von rund 600 Mill.S. Hier geht es um die Modernisierung der Artillerie und der leichten und schweren Waffen aller Art.

Bei der Heeresmotorisierung geht es vor allem darum die überalterten Kraftfahrzeuge auszuscheiden und die Bestände so aufzustocken, daß das Reserveheer in den wesentlichen Typenklassen von

- 19 -

zivilen Ergänzungsfahrzeugen unabhängig wird. Bei den Kettenfahrzeugen fällt in den Planungszeitraum vor allem der Beginn der Erneuerung der Schützenpanzer.

Die Investitionen auf diesem Gebiet in der Höhe von rund 2'2 Mia. S kommen fast zur Gänze der österreichischen Wirtschaft zugute und bilden ein Beispiel für eine kostensenkende Maßnahme durch die Ausscheidung instandsetzungsaufwendiger "Benzinfresser".

Ziel der Investitionen auf dem Pioniergeräte- und Fernmeldegerätesektor in der Höhe von rund 850 Mill. S ist es, sowohl die Ausstattung der Truppe kontinuierlich fortzusetzen, als auch eine Modernisierung der Geräte zu erreichen. Dies gilt vor allem für die Truppenfunkgeräte, die Richtverbindungsmitte und ein Fernmeldegrundnetz.

Auf dem Bausektor, so weit er in die Kompetenz des BM f. Landesverteidigung fällt, dienen die Investitionen der Ausgestaltung von Schieß- und Übungsplätzen (rund 200 Mill. S) und damit der Verbesserung der Ausbildung, dem Ausbau der Landesbefestigungsanlagen und der Errichtung ober- und unterirdischer Munitionslager (rund 1'2. Mia. S), sowie der Modernisierung der Kasernenanlagen und Unterkünfte (rund 400 Mill. S).

Bei den Planungen zur Aufstockung und Modernisierung der Truppenausstattungen aller Art sind vor allem die Feldsanitätsausrüstung einschließlich ABC-Schutz- und Spürgeräten (rund 300 Mill. S), optische Geräte einschließlich Geräten für den Nachtkampf (rund 200 Mill. S) und die Mannesausrüstung (rund 1'1 Mia. S) zu erwähnen.

Die Aufwendungen für die Luftstreitkräfte sind im Zusammenhang mit den bereits laufenden Beschaffungen zur Typenvereinheitlichung und Modernisierung bei den Düsenflugzeugen (rund 800 Mill. S), die die Ausgangsbasis für die Aufgabe der "Neutralitätswacht in der Luft" bilden, und bei der Komplettierung und Ergänzung der auch im Zusammenhang mit Katastropheneinsätzen bedeutsamen Hubschrauberflotte (rund 280 Mill. S) zu sehen.

In den oben angeführten Beträgen sind zum Teil auch substanz-erhaltende Investitionen enthalten, da naturgemäß bei der Erstbeschaffung von Anlagen aller Art auch das zu deren Betrieb und Erhaltung notwendige Gerät integrierender Bestandteil dieser Beschaffung sein muß.

Der Großteil der substanzerhaltenden Investitionen dient dazu, die vorhandenen Ausrüstungen, Einrichtungen und Geräte aller Art zu möglichst wirtschaftlichen Bedingungen und unter Bedachtnahme auf die Einsatzaufgaben des Bundesheeres bis an die Grenze ihrer technischen Lebensdauer in Betrieb zu halten. Das bedeutet Beschaffung von Werkzeugen und Ersatzteilen aller Art samt den dazugehörigen Prüf- und Meßeinrichtungen. Dadurch wirken die hier getätigten Investitionen effizienzsteigend - es kann also für den angelegten Schilling mehr Verteidigungsleistung geboten werden. Besonders ist dabei zu bedenken, daß der Zeitwert der derzeit im Bestand des Bundesheeres befindlichen Rüstungsgüter mit 10 bis 15 Mia. S angenommen werden kann.

Abschließend ist noch auf die im Zusammenhang mit der Bearbeitung dieses Programmes stehende Planungs-, Forschungs- und Entwicklungstätigkeit hinzuweisen. Diese fußt auf den seit etwa einem Jahrzehnt bestehenden langfristigen Planungen des Verteidigungsressorts. Die spezielle Problematik bei der Bearbeitung und relativ genauen Festlegung für das Investitionsprogramm bestand und besteht darin, daß infolge der Eigenart der militärischen Rüstungsgüter sowie ihrer raschen technischen Entwicklung es äußerst schwierig ist, auf Jahre vorausschauend die von Aufgabenstellung, Organisation und Technik abhängigen Spezifizierungen im Detail richtig anzugeben und zu kalkulieren.

#### Kapitel 50 "Finanzverwaltung"

Im Bereich des BM f. Finanzen belaufen sich die Investitionen auf Grund des langfristigen Investitionsprogrammes des Bundes für die Jahre 1971 bis 1980 auf insgesamt 838 Mill.S. Von diesem Betrag entfallen auf Bruttoinvestitionen im Rahmen der Anlagenkredite 588 Mill.S und auf Investitionsförderungsausgaben 250 Mill.S.

##### I. Bruttoinvestitionen im Rahmen der Anlagenkredite

Bei diesen Investitionen sind folgende Investitionsvorhaben enthalten:

###### 1. Maschinenprogramm

Um den ständig zunehmenden Arbeitsanfall mit dem vorhandenen Personal bewältigen zu können, ist eine verstärkte Rationalisierung bei den Finanz- und Zollämtern durch den Einsatz leistungsfähiger Soldier- und Rechenmaschinen notwendig.

- 21 -

Weiters handelt es sich hier um die Bedeckung des Bedarfes an Schreibmaschinen, Diktiergeräten, Kopierautomaten, Vervielfältigungsmaschinen sowie verschiedenen anderen Geräten. Kostspielige Buchungsmaschinen und Adressieranlagen sind infolge des Überganges zur elektronischen Datenverarbeitung bei den Finanzämtern nicht mehr erforderlich.

Durch die bereits begonnene Automatisierung der Abgabeneinhebung sowie des derzeit nahezu lückenlos durchgeföhrten Anschlusses aller Buchhaltungen des Bundes an die Zentrale Elektronische Datenverarbeitungsanlage ist die Anschaffung von weiteren Fernschreibgeräten notwendig. Desgleichen werden durch den vorgesehenen Anschluß von Kassen des Bundes an die Zentrale Elektronische Datenverarbeitungsanlage Investitionen erforderlich werden, die allerdings im jetzigen Stadium ziffernmäßig noch nicht genau erfaßt werden können. Es ist beabsichtigt, Kassen an bestehende Fernschreiber anzuschließen, größere Kassen mit eigenen Fernschreibern auszustatten und letztlich die technische Entwicklung auf eine mögliche Anwendung beispielsweise der optischen Beleglesung weiter zu verfolgen. Weitere Investitionen ergeben sich durch die Anschaffung von Terminals für die geplante Automatisierung der Zollämter (Zollfestsetzung, Zolleinhebung und Zollverrechnung).

Auch auf dem Gebiete der Besoldung und der Rentenliquidierung sowie der Familienbeihilfen für selbständig Erwerbstätige werden im Rahmen des Organisationsplanes des künftigen Bundesamtes für Besoldung und Verrechnung weitere Investitionen erforderlich werden.

## 2. Fahrzeuge

Im Bereich des BM f. Finanzen sind im Jahre 1971 insgesamt 327 Kraftfahrzeuge und 21 Wasserfahrzeuge systemisiert (einschließlich der Fahrzeuge des dem BM f. Finanzen direkt unterstehenden Zollwachegeneralinspektorates). Auf diesem Sektor werden keine größeren Neuanschaffungen getätigt, es erfolgen vor allem Ersatznachschriften im Wege des Austausches.

## 3. Amts- und Betriebsausstattung

Bei diesen Investitionsausgaben ist auf die Ausstattung der neu zu errichtenden Dienststellen mit Möbeln und Einrichtungsgegenständen Bedacht zu nehmen. Es erscheint aber auch angebracht,

- 22 -

einen Großteil der Dienststellen weiterhin mit neuen Einrichtungsgegenständen auszustatten. Außerdem werden bei diesen Investitionen die Ausgaben für die Anschaffung der für alle Automationsprojekte erforderlichen Einrichtungsgegenstände wie Ablagen, Registraturen, Karteischränke und Möbel **bestritten**.

#### 4. Zollwache

Für Spezialbekleidung, Ausrüstung und Bewaffnung der Zollwache kommen ausschließlich nur Ersatzbeschaffungen für unbrauchbar gewordene Güter in Betracht. Für diese Zwecke sind jährlich rund 2 Mill. S vorgesehen.

### II. Investitionskostenzuschuß an die Österreichische Studiengesellschaft für Atomenergie Ges.m.b.H.

Um die Durchführung der Forschungsprogramme der Österreichischen Studiengesellschaft für Atomenergie zu ermöglichen, werden dieser neben einer Teilabgeltung der Betriebskosten jährliche Investitionskostenzuschüsse zugeführt, die in den Jahren 1962 bis 1970 rund 230 Mill. S betragen und sich derzeit jährlich auf etwa 25 Mill. S belaufen.

### Kapitel 53 "Finanzausgleich"

Der für Kapitel 53 im Investitionsprogramm ausgewiesene Betrag von 3.291 Mill. S umfaßt in erster Linie den gemäß dem Bundesgesetz vom 30.10.1970, BGBl. Nr. 355, vom Bund zu leistenden Zuschuß für die Wiener U-Bahn in Höhe von 2'1 Mia. S (für 1981 ist noch ein Zuschuß von 300 Mill. S nach dem zit. Gesetz vorgesehen).

Ferner sind im Bereich "Finanzausgleich" noch Zuschüsse an österreichische Entwicklungsgebiete, zum Pflichtschulabsaupwend und nach dem Wohnungsverbesserungsgesetz enthalten.

### Kapitel 54 "Bundesvermögen"

Die im Investitionsprogramm ausgewiesenen Mittel von 4 Mia. S dienen folgenden Zwecken bzw. Vorhaben:

#### 1.) Förderung der Elektrizitätswirtschaft:

Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung größerer stromerzeugender Anlagen durch Kapitalerhöhungen bei verschiedenen Sondergesellschaften und der Österreichischen Elektrizitätswirtschafts A.G. Derzeit werden mit diesen Kapitalbeteiligungen im Rahmen

- 23 -

längerfristiger Zahlungspläne die Kraftwerke Ottensheim, Rosegg, Zemm, Ferlach, Korneuburg und Malta mitfinanziert. Darüberhinaus werden zur Finanzierung eines Leitungsbaues zwischen Tirol und Vorarlberg die Dividenden der Vorarlberger Illwerke A.G. von 1969/70 bis 1978/79 für eine Kapitalaufstockung bei der Verbundgesellschaft zweckgewidmet.

Der Bund finanziert weiters im Umweg über eine Kapitalbeteiligung an der Österreichischen Elektrizitätswirtschafts A.G. die Errichtung eines Kernkraftwerkes der Gemeinschaftskernkraftwerk Tullnerfeld Ges.m.b.H., einer Gemeinschaftsgründung der Verbundgesellschaft und der Landesgesellschaften (ausgenommen Wien und Burgenland), mit insgesamt 600 Mill.S. Außerdem werden der Österreichischen Donaukraftwerke A.G. zwecks Durchführung des Ausbaues des Donaukraftwerkes Ottensheim die nicht der Elektrizitätserzeugung dienenden Anlagen im Ausmaß von 560 Mill.S (zuzüglich 32'590 Mill.S Steuerersatz) gesondert durch Zuschüsse finanziert.

#### 2.) Kapitalbeteiligungen des Bundes:

Der Bund ist auch an zahlreichen nicht verstaatlichten Unternehmungen beteiligt, die in der Regel vom BM f.Finanzen verwaltet werden. Der Kapitalbedarf dieser Gesellschaften wird ebenfalls im Rahmen der Bruttoinvestitionsprogramme finanziert. Die größeren finanziellen Vorhaben der nächsten Jahre sind Kapitalbeteiligungen bei der Tauernautobahn A.G., der Gleinalmautobahn A.G., der Brenner Autobahn A.G., den Austrian Airlines, der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H., sowie verschiedene kleinere Kapitalerhöhungen.

#### 3.) Darlehen:

Neben den Kapitalbeteiligungen können den Unternehmen mit Bundesbeteiligung auch Darlehen gewährt werden. Dies betrifft in den nächsten Jahren voraussichtlich hauptsächlich die DDSG sowie die BUWOG-Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft für Bundesbedienstete Ges.m.b.H.

#### 4.) Finanzierung der Flughäfen:

Die Österreichischen Verkehrsflughäfen mit Bundesbeteiligung mit Ausnahme des Flughafens Wien werden in der Form finanziert, daß der Bund und das jeweils beteiligte Bundesland und die Landeshauptstadt im Verhältnis ihrer Beteiligungen an den einzelnen Flughafen-

- 24 -

betriebsgesellschaften Mittel bereitstellen, aus denen die einzelnen Flughafenbetriebsgesellschaften als Treuhänder die für den Flugbetrieb notwendigen Anlagen (insbesondere Bewegungsflächen und Abfertigungsgebäude) errichten. Derzeit laufen im wesentlichen Programme zur Verlängerung der Landepisten auf die von der ICAO empfohlenen Längen, so z.B. bei den Flughäfen Salzburg, Klagenfurt und Graz. Die Errichtung der 2. Piste des Flughafens Wien wird über Kapitalbeteiligungen finanziert.

Im übrigen darf in diesem Zusammenhang auch auf den Anhang "Die langfristige Investitionsplanung der österr. Elektrizitätswirtschaft" zu den Erläuterungen bei Kapitel 65 "Verkehr" hingewiesen werden.

#### Kapitel 60 "Land- und Forstwirtschaft"

Die im Investitionsprogramm bei Kapitel 60 vorgesehenen Mittel von mehr als 17'4 Mia. S sollen wie folgt verwendet werden:

##### Zentraleleitung und nachgeordnete Dienststellen

Um das BM f. Land- u. Forstwirtschaft und seine nachgeordneten Dienststellen in die Lage zu versetzen, die Aufgaben der nächsten Jahre zu bewältigen, ist es notwendig, sowohl im Verwaltungsbereich als auch auf den Gebieten der land- und forstwirtschaftlichen Lehr-, Versuchs- und Untersuchungstätigkeit umfassende Neuerungen durchzuführen.

Dazu gehört die Ausstattung der einzelnen Dienststellen mit modernen, zweckmäßigen Büromaschinen und Einrichtungen, der Um-, Aus- und Zubau an den landwirtschaftlichen Bundeslehranstalten, bedingt durch ihre nunmehr 5-jährige Schuldauer, außerdem die Errichtung einer höheren Lehranstalt für Forstwirtschaft, auf Grund der Novellierung des land- und forstwirtschaftlichen Schulgesetzes, BGBL. Nr. 332/71, umfangreiche Investitionen an den Landwirtschaftlichen Bundesversuchsanstalten zur Durchführung großer Forschungsprojekte, sowie die Anschaffung und Nachschaffung von Kraftfahrzeugen bei sämtlichen Dienststellen, von Spezialfahrzeugen - z.B. eines sauchensicheren Tiertransportwagens - von landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten bei den landwirtschaftlichen Betrieben und von Baumaschinen und Großgeräten bei den Bundesfließbauhöfen und den Bauhöfen der Wildbach- und Lawinenverbauung.

- 25 -

Bundesministerium (Grüner Plan)

Im Rahmen der Investitionsförderung des Grünen Planes sind Beiträge für folgende Maßnahmen vorgesehen:

Bei der Förderung zur Sicherung des erforderlichen Saat- und Pflanzengutes handelt es sich um Zuschüsse für bauliche Investitionen und die technische Ausstattung von Saatzuchtbetrieben. Außerdem soll die Anschaffung der für die Saatgutaufbereitung erforderlichen Investitionen erleichtert werden.

Für die Produktivitätsverbesserung der Viehwirtschaft sollen der Ausbau der künstlichen Besamung, die Ausgestaltung und Einrichtung von Leistungsprüfstationen gefördert werden.

Für die Beseitigung von Geländehindernissen ist ein steigender Aufwand an Mitteln notwendig, um den wirtschaftlichen und zweckmäßigen Einsatz moderner Landmaschinen zu ermöglichen (Planierungen, Beseitigung von aufzulassenden Feld- und Hohlwegen, Gräben und Böschungen u.dgl.).

Im Zusammenhang mit den Grundstückzusammenlegungen ist eine wesentliche Intensivierung der meliorativen Maßnahmen (Ent- und Bewässerungsanlagen, Gerinne-Regulierungen, Sicherung rutschgefährlicher Hänge, Sanierung von Rutschungen) erforderlich.

Unter dem Titel "Forstliche Maßnahmen" werden Aufforstungen von landwirtschaftlichen Grenzertragsböden, maschinelle Bodenvorbereitung, Sanierung der im Gebirge bestehenden Schutzwaldgürtel und die Hochlagenaufforstungen gefördert.

Die Landwirtschaftl. Regionalförderung sieht Förderungsbeiträge für Investitionen zum Bau und zur Verbesserung von Wohn- und Wirtschaftsgebäuden, Elektrifizierung, Wegebau, Hauswasserversorgung, Schaffung von Zuerwerbsmöglichkeiten in den Berg- bzw. landwirtschaftl. Problemgebieten zur Existenzsicherung der bäuerlichen Betriebe vor.

Die zunehmende Motorisierung erfordert eine möglichst rasche verkehrsmäßige Erschließung der noch nicht erschlossenen ländlichen Gebiete durch die Errichtung von Weganlagen und Material-Seilaufzügen. Ebenso kommt in den Forstbetrieben dem Ausbau geeigneter Bringungsanlagen (Forststraßen, modernes Wegenetz) besondere Bedeutung zu. Der regionale Schwerpunkt liegt in den Berg- und Hügelgebieten, da gerade diese Gegenden den größten Nachholbedarf haben.

- 26 -

Durch die Elektrifizierung und Netzverstärkung ländlicher Gebiete sollen die noch nicht angeschlossenen Gebiete ausreichend mit Strom versorgt werden.

Ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Agrarstruktur wird durch die Maßnahmen, die im Rahmen der Agrarischen Operationen durchgeführt werden, geleistet (Zusammenlegung des Splitterbesitzes, Grundaufstockung).

Im Rahmen der Maßnahmen "Landwirtschaftliches Siedlungswesen" ist die Förderung von Baumaßnahmen und der Ankauf von Liegenschaften vorgesehen (Auflösung materieller Teilungen, Aussiedlung von Wohnt und Wirtschaftsgebäuden aus wirtschaftlich ungünstig bzw. beengten Orts- oder Hoflagen).

Für die Verbesserung der Marktstruktur (Absatz- und Verwertungsmaßnahmen) sollen vor allem jene Anlagen errichtet oder Einrichtungen ausgebaut werden, die insbesondere dem Ziele dienen, das Angebot an landwirtschaftl. Produkten stärker zusammenzufassen, zu vereinheitlichen und qualitativ zu verbessern, eine marktgerechte Lagerung, Sortierung und Verpackung, eine kostengünstige Verwertung sowie eine rationelle Vermarktung zu erreichen.

Die Zuschüsse im Rahmen der Sozialpolitischen Maßnahmen sollen für die Errichtung und Verbesserung von Eigenheimen und Dienstwohnungen für die in der Land- und Forstwirtschaft benötigten Arbeitskräfte verwendet werden. Besondere Erwähnung verdient in diesem Zusammenhang das ab 1972 vorgesehene Bergbauern-Sonderprogramm.

Bundesministerium (Förderung der Land- und Forstwirtschaft)

Im Rahmen dieser Investitions-Förderungsmaßnahmen sind folgende Vorhaben vorgesehen:

Errichtung, Ausbau und Ausstattung von Beratungsstützpunkten, Ausbau und Einrichtung von landwirtschaftl. Bildungsstätten, Errichtung und maschinelle Ausrüstung von Trockenanlagen, insbesondere von Grünfutter und Mais. Auf dem Sektor der Viehwirtschaft soll die apparative Einrichtung von Untersuchungslaboren gefördert werden. Zur Hebung der Waldgrenze im Gebirge sind Aufforstungen auf ehemaligen Waldböden vorgesehen. Im Rahmen der sozialpolitischen Maßnahmen wird der Bau von Landarbeiter-eigenheimen und Landarbeiter-dienstwohnungen durch Gewährung von Baukostenzuschüssen unterstützt.

Schutzwasserbau (einschl. Katastrophenfonds)

Mit den dafür vorgesehenen Mitteln sollen auf der Grundlage des gemeinsam mit den Ländern ausgearbeiteten Hochwasser-Schutzkonzeptes folgende Aktionen durchgeführt werden:

- 27 -

1.) Das Normalprogramm, mit der Aufgabe, die bestehenden Regulierungswerke, bautechnische und forstlich-biologische Hochwasserschutzanlagen und Lawinenbauten im guten Zustand zu erhalten und den weiteren normalen technischen und forstlich-biologischen Ausbau der Fluß-, Wildbach- und Lawinengebiete dem wachsenden Schutzbedürfnis und der zunehmenden Schutzwürdigkeit anzupassen.

2.) Das Schwerpunktprogramm, mit der Aufgabe, in den Intensivzonen der Agrar-, Industrie-, Besiedlungs- und Fremdenverkehrsgebiete ein großräumiges, das gesamte Einzugsgebiet umfassendes und mit allen Sparten der Wasserwirtschaft koordiniertes Schutzsystem zur Vorbeugung gegen künftige Hochwässer, Lawinen und Muren aufzubauen.

#### Kapitel 64 "Bauten und Technik"

Für die Baukosten des 10-Jahres-Schulbauprogrammes (siehe die diesbezüglichen Ausführungen des Bundesministeriums für Unterricht und Kunst) sind im Investitionsprogramm insgesamt rd. 8'7 Milld. S vorgesehen, für die notwendigen Liegenschaftserwerbungen rund 1 Milld. S. Außerdem sollen für die Generalsanierung bzw. Modernisierung bestehender Schulgebäude in den Jahren 1971 - 1980 noch rund 1'6 Milld. S bereitgestellt werden, die u.a. für folgende größere Sanierungsvorhaben benötigt werden:

Universität Wien, Hauptgebäude

Universität Wien, Institutsgebäude 9, Währingerstr. 38-42

Institut für Krebsforschung, Wien 9, Borschkegasse

Technische Hochschule Wien, Hauptgebäude

Tierärztliche Hochschule Wien

Hochschule für Bodenkultur, Versuchswirtschaft Groß-Enzersdorf

Universität Salzburg, Studiengebäude

Bundesgymnasium Wien 3, Kundmannngasse 22

Berufspäd. BlA f.d. Bekleidungsgewerbe, Wien 16, Herbststr. 104

Bundesrealgymnasium Wien 16, Schuhmeierplatz 7

Bundesrealgymnasium Wien 19, Krottenbachstraße 11

Bundesgymnasium u. Bundesrealgymnasium Waidhofen/Ybbs

Bundesschullandheim Josefsberg, NÖ.

Schulkomplex Wiener Neustadt, Herzog Leopoldstraße.

Außer der bautechnischen Betreuung der Schulen der Unterrichtsverwaltung obliegt dem BM f. Bauten u. Technik aber auch die Obsorge für alle Amtsgebäude der Bundesverwaltung, die Bauten der Landesverteidigung und die land- und forstwirtschaftlichen Schulen und Anstalten.

Die für den Neubau von Amtsgebäuden vorgesehenen 2.578 Mill. S zuzüglich 900 Mill. S (Mehrprogramm) werden in erster Linie u.a. für folgende Großvorhaben benötigt:

Wien 1, Schottenring 7-9, Pol. Dion Wien

Wien 3, Hauptzollamt, Bundesanstalt für Besoldung und Verrechnung und Statistisches Zentralamt

Wien 3, Schnirchgasse, Zollamt Wien und Bundesanstalt für Zivilluftfahrt

Linz, Polizeikaserne

Linz, Bds.staatl.bakt.-serolog. Untersuchungsanstalt

Graz, Landesgendarmeriekommando

Graz, Bds.Anstalt für Lebensmitteluntersuchungen

Mit den für Neubauten der Landesverteidigung vorgesehenen 785 Mill. S wird nicht nur neuer Wohnraum für das Kaderpersonal geschaffen werden können (z.B. Wohnanlagen in Graz-Wetzelsdorf, Linz-Hörsching sowie im Lande Salzburg in Taxham und Glasenbach), sondern auch der Ausbau von Kasernen und Werkstätten ermöglicht (z.B. für die Garnison Wels, in Spratzern usw.).

Die für land- und forstwirtschaftliche Schulen und Anstalten bereitgestellten 374 Mill. S sollen u.a. der Finanzierung des Ausbaues folgender Einrichtungen dienen:

Wien 13, Angermayergasse, Bundesseminar

Klosterneuburg, höh. Bundeslehranstalt f. Obst- und Weinbau

Tulln (Sitzenberg), höh. landw. Bundeslehranst.

Raumberg, höh. Bundeslehranst. f.alpenl. Landwirtschaft.

#### Bundesstraßen- und Autobahnbau

Die in der Regierungserklärung angekündigte Realisierung der Neubewertung des Bundesstraßennetzes durch ein modernes Bundesstraßen- gesetz ist von der Bundesregierung inzwischen verwirklicht worden. Ein neues Bundesstraßengesetz wurde vom Nationalrat bereits beschlossen.

Die funktionelle und belastungsmäßige Bedeutung der Straßen fand ihren Niederschlag in einer Neuorientierung des gesamten Bundesstraßennetzes sowie in der Schaffung des neuen Straßentyps

- 29 -

"Schnellstraße". Dieser Straßentyp wird dort zur Ausführung gelangen, wo einfache Bundesstraßen nicht ausreichen und sich die Errichtung von Autobahnen nicht unbedingt empfiehlt, wo also insbesondere ein starker Ziel- und Quellverkehr im Bereich von Ballungszentren der Einbindung in das örtliche Straßennetz bedarf.

Der Beitrag der Bundesstraßenverwaltung zur Verbesserung der Infrastruktur ist im Jahre 1971 um vieles eindrucksvoller als 1970, weil durch die Erhöhung des Steuersatzes für Dieselprodukte für Zwecke des Bundesstraßenbaues im Jahre 1971 um rund 700 Mill. S mehr als 1970 zur Verfügung stehen. So wie das eben erwähnte Bundesstraßenverzeichnis ein Produkt der intensiven Verhandlungen mit den Bundesländern ist, wird als nächster bedeutsamer Schritt auf dem Sektor des Straßenbaues ein Schwerpunkttausbauprogramm im Einvernehmen mit den Ländern entwickelt, das die zeitlichen Prioritäten im Hinblick auf die zu erwartende Verkehrsentwicklung, die Notwendigkeiten, die sich aus raumordnungspolitischen Überlegungen usw. ergeben, festlegt.

Die zur Realisierung dieses Planes erforderlichen technischen Vorbereitungen sind eingeleitet. Diese Arbeiten umfassen

- a) allgemein wirtschaftliche Untersuchungen des Autobahnbauens,
- b) eine auf wissenschaftlicher Basis erarbeitete Methode zur Dringlichkeitsreihung der Bundesstraßenbauvorhaben,
- c) eine Methode zur betriebswirtschaftlichen Beurteilung verschiedener Möglichkeiten der Trassenführung,
- d) die Einflüsse raumordnungspolitischer Gesichtspunkte auf den Ausbau von Bundesstraßen,
- e) die Bewertung von Straßenbauprojekten nach wirtschaftlichen Kriterien.

Die konstituierende Sitzung eines Kontaktkomitees, dem Vertreter des Bundes, der Länder und der Wissenschaft angehören, fand am 19. Februar 1971 im BM f. Bauten u. Technik statt. Die Arbeiten des Komitees machen zügige Fortschritte.

Daß die konkreten Bauarbeiten an den österreichischen Bundesstraßen fortgeführt werden, bedarf keiner weiteren Beteuerung:

In Wien wird die Verbindung zwischen der Südautobahn und der Nordautobahn über den Knoten Landstraße weiter vorangetrieben. Die Grundablösen sind bereits im Gange und die Ausschreibungen einiger Bauten liegen bereits vor. Auch die Ostautobahn entlang des

- 30 -

Donaukanals wird in Angriff genommen.

Sehr wichtig ist der Weiterbau an der Inntalautobahn, dem ja durch die Olympischen Spiele in München praktisch ein Termin gesetzt ist. Zu diesem Termin wird es unbedingt notwendig sein, daß die Inntalautobahn zwischen Kufstein und Innsbruck im Anschluß an die Brennerautobahn durchgehend, zumindest auf einer Richtungsfahrbahn befahrbar ist.

Die Fortführung der Arbeiten an der Rheintalautobahn wurde durch rechtzeitige Vergaben in den letzten Wochen sichergestellt. Im Raume Feldkirch-Hohenems wurden wichtige Baulöse in Angriff genommen, die die dort bestehenden Verkehrsengpässe noch gegen Ende des heurigen Jahres entschärfen sollen.

Die im Vormonat vorgenommenen Anschläge der beiden Scheiteltunnel der Tauernautobahn sind Marksteine beim Bau dieser Verbindung zwischen dem Salzburger und dem Kärntner Siedlungsraum; eine Verbindung, die sehr wesentlich zur Belebung des wirtschaftlichen Gütertauschs zwischen diesen beiden Räumen beitragen wird. Im Zuge der Tauernautobahn ist auch die Fortsetzung der Baumaßnahmen von Hallein südwärts vorgesehen.

Schließlich sind noch die Ausbauarbeiten an den Autobahnen im Raume Graz zu erwähnen, denen besondere Bedeutung im Hinblick auf die schweren Verkehrsprobleme in dem überlasteten Straßennetz der Stadt zukommt.

Neben den Bauarbeiten an den Autobahnen soll der weitere Ausbau der Bundesstraßen forciert werden. Die Mittel für den Bau an Bundesstraßen sollen in erster Linie an folgenden Schwerpunkten eingesetzt werden:

In Wien für den Ausbau der Altmannsdorferstraße sowie der Straße Nußdorf-Landesgrenze;

in Niederösterreich sind dies die Anschlüsse an die Donaubrücken Krems, Melk und Hainburg, die bereits 1970 begonnen wurden und der Neubau der Verbindung Stockerau-Krems im Zuge der Stockerau-Kremser Bundesstraße, wo eben ein sehr interessantes Baulos für den südlichen Brückenausbau an die Kremser Donaubrücke vergeben wurde, das auch Regulierungs- und Umleitungsarbeiten am dort gelegenen Fladnitzbach enthält;

weitere Schwerpunkte werden gebildet:

- 31 -

- im Burgenland für den Schnellstraßenknoten Wulkaprodersdorf, dessen Ausbau 1971 forciert werden soll;
- für die Weiterführung an den Osttangenten Linz und Wels und die Ostumfahrung Bad Ischl in Oberösterreich; darüber hinaus sollen 1971 die Umfahrungen Braunau, Ebensee und Windischgarsten begonnen werden;
- für die Weiterführung der Arbeiten an der Salzachtal Bundesstraße im Abschnitt Werfen-Lend und in der Gasteiner Klamm im Zuge der Gasteiner Bundesstraße in Salzburg;
- in der Steiermark für den vierspurigen Ausbau der Grazer Bundesstraße sowie für die Umfahrung Bruck und die Weiterführung der Arbeiten an der Wechsel Bundesstraße und an der Nordrampe Präßichl;
- in Kärnten sind die Drautal Bundesstraße (Spittal-Feistritz), die Triester Bundesstraße (Zauchen-Villach) und die Süd-Westausfahrt Villach weiterzuführen;
- in Tirol sind die Umfahrungen Ried auf der Vinschgauer- und Zirl auf der Scharnitzer Bundesstraße sowie die Arlberg-Ostrampe;
- in Vorarlberg die Wiener Bundesstraße auf der Westrampe des Arlberges (einschließlich Lawinenverbauung) auszubauen.

#### Lawinensicherung

Ein schon lange anhängiges Problem des Bundesstraßenbaues ist die Lawinensicherung in den Hochgebirgslagen. Durch eine Novellierung des Katastrophenfondsgesetzes stehen nunmehr der Bundesstraßenverwaltung für das Jahr 1971 rund 58 Mill.S zur Verfügung, die für die Beseitigung von Lawinengefahrenstellen verwendet werden können.

Daß hier besonders der Arlberg einen Schwerpunkt bildet, braucht auf Grund der allgemein bekannten Vorkommnisse der vergangenen Winter nicht erwähnt werden. Allein in diesem Gebiet werden zusammen auf der Tiroler und Vorarlberger Seite rund 25 Mill.S für den Schutz der Bundesstraße 1 ausgegeben werden.

Daneben sind Lawinenschutzbauten an der Klobstal-Bundesstraße in Niederösterreich, an der Katschberg-Salzachtal- und Paß Gschütt Bundesstraße in Salzburg, der Loihlpaß-Straße in Kärnten sowie

schließlich an der Lechtal-, an der Bregenzerwald- und an der Klein Walsertaler-Bundesstraße in Vorarlberg vorgesehen.

Weiters stellt die Bundesstraßenverwaltung noch aus den zweckgebundenen Mitteln an die 40 Mill. S für Lawinenverbauungen zur Verfügung, sodaß insgesamt rund 100 Mill. S im Jahre 1971 für diese Zwecke aufgewendet werden können.

#### Wasserwirtschaftsfonds

Ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Infrastruktur und des Umweltschutzes in Österreich ist die Förderung gezielter Maßnahmen für den österreichischen Wasserhaushalt.

Die über Empfehlung der Kommission des Wasserwirtschaftsfonds geförderten Maßnahmen des Wasserversorgungs- und Abwasserbeseitigungsanlagen einschließlich der betrieblichen Abwasserbeseitigungsanlagen werden heuer erstmalig ein Volumen von 2 Mia. S übersteigen und damit um ein Viertel höher als im vorigen Jahr sein. Diese Maßnahmen werden auch der dringend notwendigen Reinhal tung der österreichischen Seen zugute kommen. Damit wird seitens des Bundesministeriums für Bauten und Technik ein wesentlicher Beitrag zur Verwirklichung eines wirksamen Umweltschutzes geleistet.

Neuer Schwerpunkt für die Zukunft ist die betriebliche Abwasserbeseitigung. Erstmals im Jahre 1970 hatte der Voranschlag auch mit 38 Mill. S Mittel für die Förderung von betrieblichen Abwasserreinigungsanlagen vorgesehen. Hier einen zusätzlichen Schwerpunkt zu setzen, wird die Aufgabe der nächsten Zeit sein. Denn nicht nur die Errichtung von Wasserversorgungs- und Kanalisationssanlagen ist zur Erhaltung menschenwürdiger Lebensbedingungen unbedingt erforderlich; dazu gehört auch die Errichtung betrieblicher Abwasserbeseitigungsanlagen.

Die Schwerpunkte der Maßnahmen im Bereich des Wasserwirtschaftsfonds liegen in den nächsten zehn Jahren in folgenden Gebieten:

##### a) Wasserversorgungsanlagen

###### 1) mit örtlicher Bedeutung:

Weiterer Ausbau der Gruppenwasserversorgungsanlagen im Nördlichen und Mittleren Burgenland, Schlierbach-Wartberg, Mühlviertel, Lasser Becken, Pulkautal, Rußbachtal.

- 33 -

2) Größere einzelne Anlagen:

Wels, Gmunden, Vöcklabruck, Traun, Salzburg, Zell am See,  
Söding-Lieboch, Kitzbühel, Feldkirch, Wien.

b) Abwasserbeseitigungsanlagen:

1) mit überörtlicher Bedeutung:

Wörther-, Weißen-, Millstätter-, Ossiacher See, Mond-,  
Traun-, Ausseer See, Obertrumer See, Bodensee, Neusiedler  
See.

2) Größere einzelne Anlagen:

Klagenfurt, Villach, Amstetten, Wiener Neustadt, Linz,  
Wels, Vöcklabruck, Graz, Leoben, Innsbruck, Kitzbühel,  
Bregenz, Wien.

Kapitel 65 "Verkehr"

Der für das Kapitel 65 "Verkehr" in das langfristige Investitionsprogramm des Bundes (1971-1980) aufgenommene Betrag umfaßt Vorhaben in Höhe von insgesamt 863 Mill. S im Rahmen der Ansätze

- 1.) 1/65003 "BM.f. Verkehr, Zentralleitung (Anlagen)"
- 2.) 1/65216 "Länder- und Hafeneinrichtungen (Förderungen)"
- 3.) 1/65236 "Zivilluftfahrt (Förderungen)"
- 4.) 1/65246 "Allgemeiner Verkehr (Förderungen)"
- 5.) 1/65255 "Elektrizitätswirtschaft (Darlehen)"
- 6.) 1/65266 "Unterstützung nicht bundeseigener Haupt- und Nebenbahnen (Förderungen)"
- 7.) 1/65303 "Bundesamt für Zivilluftfahrt (Anlagen)"
- 8.) 1/65403 "Dienststellen der Schiffahrtspolizei (Anlagen)"

Die Inanspruchnahme dieser Globalbeträge in einem Zeitraum von 10 Jahren ist im wesentlichen für die Durchführung folgender Investitionen vorgesehen:

ad 1.)

Der für die Zentralleitung bestimmte Anlagenkredit dient der Erneuerung (Austausch) bzw. Ergänzung der Amtseinrichtungsgegenstände, der Büromaschinen, Geräte und Dienstfahrzeuge.

- 34 -

ad 2.)

Mit den vorgesehenen Mitteln wird der weitere Ausbau der Hafenanlagen in Linz, Krems und Wien unterstützt.

ad 3.)

Die vom Bundesministerium für Verkehr betriebene Förderungstätigkeit auf dem Gebiete der Allgemeinen Luftfahrt erfolgt nach einer im Zusammenwirken mit der Obersten Zivilluftfahrtsbehörde erarbeiteten Konzeption unter Berücksichtigung grundlegender Fakten. Dabei liegt das Hauptgewicht dieser Förderung auf der Errichtung und dem Ausbau von Zivilflugplätzen und Einrichtungen - Hangars -, die auf Grund luftfahrtrechtlicher Bestimmungen der Sicherheit der Luftfahrt und der Verbesserung der Infrastruktur im Rahmen der Allgemeinen Luftfahrt dienen. Die orographische Lage Österreichs sowie die regionalen Witterungsverhältnisse erfordern ein vom Standpunkt der Sicherheit der Luftfahrt her anzulegendes Netz von Zivilflugplätzen, die, mit den entsprechenden Bodeneinrichtungen versehen, Stützpunkte für die örtlichen, luftfahrtbetreibenden Institutionen sowie Start- und Landemöglichkeiten bei Überlandflügen, insbesondere bei extremen Wetterlagen, darstellen.

Weiters ergibt sich die Notwendigkeit, in Anbetracht der ständigen Frequenzzunahme im österreichischen Luftraum, entsprechende Vorkehrungen zur Verhinderung von Flugunfällen durch die Anschaffung von Funk- und Navigationseinrichtungen, die ebenfalls förderungswürdig sind, zu treffen. Nicht zuletzt sind Zuschüsse zur Erneuerung von überaltertem Fluggerät und zur Neuanschaffung von für die Heranbildung eines fliegerischen Nachwuchses geeigneten Flugzeugen im Sinne einer zielführenden Förderung der Allgemeinen Luftfahrt erforderlich.

ad 4.)

Neben der Verkehrsförderung im engeren Sinne des Wortes, ist das ho. Ressort auf Grund des Bundesgesetzes vom 25. Juli 1946 (BGBl. Nr. 120/46) über die Besorgung der Geschäfte der obersten Bundesverwaltung auch für Angelegenheiten der Fremdenverkehrsförderung, soweit sie sich auf öffentliche

Verkehrsbetriebe beziehen, zuständig. In diesem weit gesteckten Rahmen kommt neben der Gewährung von Zuschüssen zur Verringerung der Zinsenlast für aufgenommene Fremdmittel, der Investitionsförderung eine besondere Bedeutung zu. Sie umfaßt Zuschüsse zur Finanzierung von Investitionen in den verschiedenen Sparten der Verkehrswirtschaft wie Seilbahn-, Kraftfahrlinien-, Schiffahrts- und Luftfahrtunternehmungen, wobei in Entwicklungs- bzw. Entsiedelungsgebieten gelegene oder dort zu errichtende Anlagen in erster Linie Berücksichtigung finden sollen.

Da sich die internationale Konkurrenz immer stärker bemerkbar macht, müssen insbesondere im Interesse der Aufrechterhaltung und der Weiterentwicklung der "2. Saison" alle Anstrengungen unternommen werden, um den Vorsprung bei der Erschließung der Bergwelt durch Seilbahnen halten zu können.

Obwohl es sich weitestgehend um privatwirtschaftliche Unternehmungen handelt, wird versucht, durch Schwerpunktbildungen, aber auch durch die Unterstützung bei der Errichtung von neuen Einrichtungen des Verkehrswesens und einer Verbesserung der Infrastruktur der Verkehrswirtschaft im Rahmen von vorausschauenden Überlegungen die Investitätigkeit zielführend in der Richtung einer Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit zu gestalten.

ad 5.)

Gemäß den im Bereich der Elektrizitätswirtschaft bestehenden Sonderrichtlinien für die Förderung der Elektrifizierung aus Bundesmitteln, können Unternehmungen, die ausschließlich oder überwiegend zum Zwecke der Stromabgabe an Dritte elektrische Energie erzeugen oder leiten, Bundesdarlehen erhalten. Mit diesen Darlehen sollen hauptsächlich Instandsetzungen oder Erweiterungen von Erzeugungs- und Verteilungsanlagen gefördert werden. Diese Darlehen sind in erster Linie für private eigene Elektrizitätsversorgungsunternehmen und notleidende Gemeindebetriebe bestimmt, die für die gesicherte Stromversorgung ihrer Abnehmer aufzukommen haben und nicht in der Lage sind, die erforderlichen Investitionen aus eigenen Mitteln allein durchzuführen. Die Höhe

der Darlehen sind im Einzelfall mit einem Drittel der Gesamtkosten begrenzt. Eine Zuleitung von Darlehen gemäß den allgemeinen Richtlinien erfolgt ha. in der Regel nur, wenn die jeweilige Landesregierung ebenfalls ihr ausdrückliches Interesse für die Förderung der Elektrifizierung bekundet und für diesen Zweck ein gleich hohes Darlehen zur Verfügung stellt bzw. für die Finanzierung eines gleich hohen Betrages sorgt. Für ein Drittel der Investitionssumme muß der Darlehenswerber aus eigenem aufkommen. Eine große Anzahl kleiner privat- und gemeindeeigener Elektrizitätsversorgungsunternehmen, die in abgelegenen Gegenden ihre Versorgungspflicht zu erfüllen haben, sind notleidend und bedürfen besonders auch für die Instandhaltung des Verteilernetzes einer Förderung. Die Darlehen haben in der Regel eine Laufzeit von 10 - 13 Jahren und werden mit 3% verzinst. Die gesicherte Rückzahlung der Darlehen wird durch Landeshaftung, oder wie in den meisten Fällen, durch die Haftungserklärung einer Bank abgesichert.

Da sich die Vergabe von Förderungsmitteln vornehmlich nach den einlangenden Anträgen und deren Bewertung bzw. Feststellung der Förderungswürdigkeit richtet, sind detaillierte Angaben über die konkrete Verwendung bzw. über die Darlehensnehmer im Vorhinein nicht möglich.

#### ad 6.)

Mit den vorgesehenen Investitionsmitteln sollen wie in den Vorjahren vordringliche Investitionen der privaten Schienenbahnen subventioniert werden. Es handelt sich hiebei hauptsächlich um Investitionen auf dem Oberbausektor und Anschaffungen von Fahrbetriebsmitteln, die aus Gründen der Betriebssicherheit unbedingt erforderlich sind.

#### ad 7.)

Die Investitionen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt sind durch den Aufgabenbereich dieses Amtes auf Grund des Luftfahrtgesetzes 1957 (BGBI.Nr. 253/1957) und der nach diesem Gesetz erlassenden Verordnungen bestimmt. Demnach obliegt dem Bundesamt für Zivilluftfahrt u.a. die Flugsicherung (§§ 119 und 120) und die Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (§ 95 Abs.2).

Die Notwendigkeit weiterer Investitionen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt ist damit begründet, daß

- a) der von der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) in Übereinstimmung mit dem technischen Fortschritt jeweils vorgeschriebene Standard der technischen Hilfsmittel der Flugsicherung einschließlich des Flugwetterdienstes eingehalten werden muß.
- b) der zwischenstaatliche Luftverkehr mit und über Österreich weiter progressiv ansteigt.

Für den auf Veranlassung des Bundesministeriums für Finanzen im Herbst 1970 ausgearbeiteten Bundes-Investitionsplan 1971 bis 1980 mußte daher die Steigerung der realen Investitionsausgaben (Preisbasis Anfang 1971) um 5% jährlich in Übereinstimmung mit den bekanntgegebenen Richtlinien voll in Anspruch genommen werden, um einen den Erfordernissen entsprechenden Ausbau der Anlagen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zu gewährleisten.

Für die unmittelbare Zukunft - etwa 1972 bis 1974 - sind folgende neue Vorhaben vorgesehen:

Die Ausstattung bestehender Radaranlagen mit "Sekundärradar", das die Identifizierung von Luftfahrzeugen ermöglicht; eine weitere Wetterradaranlage zur Schließung der Kette nördlich der Alpen, die im Vorjahr wegen der Budgetkürzung zurückgestellt werden mußte; Neubau von Streckennavigationshilfen; Ergänzung bestehender Navigationshilfen durch elektronische Entfernungsmeßanlagen (DME); Automatisierung der Fernschreibvermittlungszentralen des internationalen Flugfernmeldenetzes (AFTN) und des internationalen Flugwetterdienstes; Kennzeichnung bzw. Beseitigung bestehender Luftfahrthindernisse gemäß den gesetzlichen Bestimmungen.

Navigationshilfen und sonstige "Flugsicherungsanlagen, die ausschließlich der Sicherung des Abfluges oder der Landung dienen" sind im vorliegenden Investitionsprogramm des Bundesamtes für Zivilluftfahrt allerdings nicht enthalten, da nach § 122 Abs. 2 Luftfahrtgesetz "der Zivilflugplatzhalter die mit der Errichtung und Erhaltung .... verbundenen Kosten zu tragen hat." Das betrifft insbesondere auch die ausschließlich der Sicherung des Abfluges und der Landung auf der

2. Piste in Wien/Schwechat dienenden Anlagen; diese Anlagen - u.a. ein neuer Flugsicherungsturm, Schlechtwetter-Landesinrichtungen, Einrichtungen zur Beobachtung der Pistensichtweite usw. - sind im vorliegenden Programm nicht berücksichtigt.

ad 8.)

Bis zur voraussichtlichen Aufnahme des Schiffsverkehrs Rhein -, Rhein-Main-Donau-Kanal, - Donau (etwa im Jahre 1981) ist die österreichische Donaustrecke entsprechend den Empfehlungen der Donaukommission mit den erforderlichen Fahrwasser- und Schiffahrtszeichen auszurüsten und dabei sind insbesondere die Erfordernisse der Radarschiffahrt zu berücksichtigen. Es ist damit eine etwa 50% dichtere Fahrwasserbezeichnung verbunden. Gleichzeitig mit der Beschaffung der Signalmittel ist die Umstellung des Betriebes der Blinkleuchten von Dissousgas auf Propan wegen der geringeren Unfallgefahr, den geringeren Betriebskosten und der damit möglichen Arbeitszeiteinsparung beabsichtigt.

Für den Betrieb der Schleusen der Donaukraftwerke Ottensheim, Altenwörth und Mauthausen sind je ein Personalwohnhaus zu errichten und die notwendigen kombinierten Radar-Fernsehanlagen zur Beobachtung und Regelung des Schiffsverkehrs im jeweiligen Schleusenbereich zu schaffen.

Die Wasserfahrzeuge der Schiffahrtspolizeidienststellen sind teilweise überaltet und müssen durch neue ersetzt werden. Bei einigen Wasserfahrzeugen sind die Antriebsmotore und die Schiffswendegetriebe zu ersetzen.

Kapitel 70 "Staatsdruckerei"

Die Österreichische Staatsdruckerei ist seit vielen Jahren bemüht, durch vermehrte Investitionen den zum Teil überalteten Maschinenpark zu erneuern und die im Zuge der stürmischen Entwicklung im graphischen Gewerbe notwendigen neuartigen Maschinen anzuschaffen, um den Betrieb leistungs- und konkurrenzfähig zu erhalten. Auch in den kommenden Jahren ist außer den notwendig werdenden Ersatznachschaftungen der Ankauf moderner Großmaschinen geplant, welcher auf Grund neuer technischer Verfahren zur

termingerechten Erfüllung von Wünschen staatlicher Auftraggeber erforderlich werden wird.

Im Zusammenhang mit der Aufstellung neuer Maschinen mit großer Produktionskapazität wurden die Räume zur Lagerung der Rohstoffe (vor allem des Papiers) so knapp, daß es unbedingt notwendig ist, daß der Staatsdruckerei gehörende Gebäude Rennweg 44 durch einen Neubau, welcher den heutigen Anforderungen bezüglich Tragfähigkeit und Raumteileinteilung entspricht, zu ersetzen.

Im einzelnen sind in den nächsten zehn Jahren folgende größere Investitionen geplant:

#### Hochbauten

Abtragen des nicht unterkellerten, nicht beheizbaren und mit nur geringer Tragfähigkeit ausgestatteten Lagergebäudes Rennweg 44 und Errichtung eines den modernen Anforderungen entsprechenden Gebäudes.

Bauliche Veränderungen in den bestehenden Gebäuden der Staatsdruckerei im Zuge von Maschinenaufstellungen sowie werterhöhende Instandsetzungen der Gebäude.

#### Maschinenankäufe

Ankauf von drei Rotations-Druckmaschinen, von denen zwei als Ersatz für Maschinen, welche in dieser Dekade ausgeschieden werden müssen, benötigt werden und eine infolge der stetig steigenden Anforderungen auf dem Gebiet des Endlosformulardruckes erforderlich werden.

Anschaffung einer Lichtsetzanzlage, um mit Hilfe der viel rascheren Arbeitsweise dieser Anlage einsteils den Terminwünschen der Auftraggeber nachkommen zu können, und anderesteils Personal einzusparen.

Ankauf einer Rollen-Offset-Maschine zur Verarbeitung der im Lichtsatz hergestellten Druckformen.

Ankauf einer Stichtiefdruck-Rotationsmaschine als Ersatz für die in Betrieb stehende Maschine, welche in der zweiten Hälfte der Siebzigerjahre total abgenutzt und daher unbrauchbar sein wird.

Anschaffung einer Fernsehanlage zwecks besserer Kontrolle der kreditlichen Druckaufträge und Personaleinsparung beim haus-eigenen Aufsichtsdienst.

- 40 -

Ersatznachschaftung von diversen kleineren Maschinen, welche im Laufe von zehn Jahren unbrauchbar werden.

#### Lettern und Matrizen

Ersatznachschaftungen von Matrizesätzen, welche einer raschen Abnutzung unterliegen, sowie Ankauf von Schriften, Letternmaterial und Materialzusätzen für das Umschmelzen von nicht mehr verwendbaren Bleisätzen.

#### Kraftfahrzeuge

Ersatznachschaftung von Lastkraftwagen, Lieferwagen und Personenkraftwagen.

#### Betriebsausstattung

Erneuerung von Betriebseinrichtungsgegenständen, welche einesteils infolge Überalterung und anderesteils infolge rascher Abnutzung unbrauchbar werden.

#### Kapitel 77 "Österreichische Bundesforste"

Der vorliegende 10-jährige Investitionsplan über den Zeitraum von 1971-1980 im Ausmaß von 1'3 Mia. S beinhaltet folgende Hauptgruppen:

Forststraßenbau .....	445 Mill.S
Maschinen und Fahrzeuge .....	472 Mill.S
hievon für: Straßenbau .....	281 Mill. S
Holzernte .....	136 Mill. S
Personaltransport .....	55 Mill. S
Hochbau .....	133 Mill.S
Sonstige Investitionen .....	122 Mill.S
Grundverkehr .....	103 Mill.S
Wohnbauförderung .....	<u>25 Mill.S</u>
Insgesamt .....	<u>1.300 Mill.S</u>

Konkret sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

#### Straßenbau:

Der derzeitige Aufschließungsgrad bei den Österr. Bundesforsten beträgt etwa 12 lfm/ha, während der Sollstand für mittel-europäische Verhältnisse bei 25 lfm/ha liegt. Zur Bewältigung dieses Nachholbedarfes sollen in den nächsten 10 Jahren jährlich etwa 400 km LKW-befahrbare Forststraßen in Eigenregie gebaut werden.

- 41 -

Besondere Großvorhaben sind nicht geplant, vielmehr sollen jährlich eine möglichst große Anzahl erntereifer Bestände erschlossen werden. Wo der Straßenbau geländemäßig nur einigermaßen möglich ist, gestattet er eine kontinuierliche Produktion, die Anpassung an die jeweilige Marktlage, die Erschließung von Altholzreserven und den Einsatz mechanischer Erntehilfsmittel.

#### Maschinen und Fahrzeuge:

Die Österr. Bundesforste sehen sich hier bei der längerfristigen Planung mit den Schwierigkeiten einer stürmischen Entwicklung konfrontiert. Die Mechanisierung, um nicht zu sagen die Industrialisierung der Forstwirtschaft, steckt noch sehr im Anfangsstadium. Fahrzeug- und Maschinenindustrie haben diese Lücke erkannt und bieten ein immer reichhaltigeres Sortiment an Forstschieleppern, Entastungs- und Entrindungsmaschinen sowie Seilgeräten an. Obwohl in Österreich und nicht zuletzt auch im Mitteleuropa im Bestreben, die Mechanisierung und Rationalisierung im Forstbetrieb voranzutreiben, führend, scheint den Österr. Bundesforsten bei der Festlegung auf eine bestimmte Mechanisierungsart doch noch größte Vorsicht geboten. Die geplanten Investitionsvorhaben beinhalten demnach auch einen breiten Fächer verschiedener Mechanisierungsmöglichkeiten.

#### Hochbau:

##### Betriebsgebäude:

Die Österr. Bundesforste verwalteten derzeit rund 5000 Gebäude. Obwohl zahlreiche Gebäude einer dringenden Sanierung bedürften, glauben die Österr. Bundesforste jedoch, derzeit den produktivitätsfördernden Investitionen den Vorzug geben zu müssen. Es liegt jedoch durchaus im Bereich der Möglichkeit, daß auf Grund des Erhaltungszustandes verschiedener Objekte die Österr. Bundesforste gezwungen sein werden, zu Lasten anderer Investitionsvorhaben und bereits zu einem früheren Zeitpunkt mehr Mittel für den Hochbau freizumachen. Für aktivierungsfähige Instandhaltungen sowie für den Ersatz überalterter Betriebsgebäude wird gleichfalls vorgesorgt.

##### Außerordentliche Bauten:

Um ein Absinken des Standards des Kurhauses Jodschwefelbad Goisern und eine damit verbundene Verschlechterung der Ertragslage zu verhindern, wurde über Vorschlag des Pächters (Österr. Verkehrsbüro) für 1972 der Zubau eines Hallenbades geplant.

- 42 -

Die für 1973 projektierte Errichtung eines Schulungsgebäudes soll die dringend notwendige Aus- und Weiterbildung des Personals ermöglichen.

Sonstige Investitionen:

Die veranschlagten 122 Mill.S sollen wie folgt verwendet werden: Für die Modernisierung des Sägewerkes Waidhofen/Ybbs (Schwerpunkte 1971 und 1972) sowie die laufende Erneuerung und Modernisierung von Maschinen und Anlagen der Sägewerke Neuberg, Gußwerk und Brandenberg; für Beteiligungen an Weginteressentschaften und für die Herstellung von Grundstückseinrichtungen (Kanalisationen, ständige Lagerplätze etc.); für die laufende Erneuerung der Betriebs- und Geschäftsausstattung; für den Ersatz von Werkzeugen (insbesondere Motorsägen) und Werkstatteneinrichtungen.

Grundverkehr:

Art und Umfang des von den Österr. Bundesforsten verwalteten Grundbesitzes bringen es mit sich, daß jährlich sowohl von öffentlicher (Straßenbau, Kraftwerksbau) als auch von privater Hand (Wohnungsbau) maßgebliche Anteile des Grundbesitzes in Anspruch genommen werden. Die hierfür erzielten Erlöse werden im Sinne der bestehenden gesetzlichen Verpflichtung (ÖBF-Gesetz), die Substanz des Bundesforstbesitzes zu erhalten, im Rahmen einer zweckgebundenen Gebarung größtenteils noch im laufenden Jahr für den Ankauf von Ersatzflächen bzw. für den Ersatzbau veräußerten Gebäudevermögens verwendet. Bei den zu erwerbenden Flächen handelt es sich um Enklaven im Bundesforstbesitz, um Grenzertragsböden und um Waldflächen, die den Österr. Bundesforsten angeboten werden und deren Betreuung durch die Österr. Bundesforste nicht zuletzt auch im Interesse der Landeskultur gelegen ist.

Die veranschlagten 103 Mill.S sind daher auch nur als Rahmenbetrag zu verstehen, der je nach der Einnahmenentwicklung über- oder unterschritten werden kann.

Wohnbauförderung:

Mit dem veranschlagten Betrag von 25 Mill.S kann bei einer derzeitigen Darlehenssumme von 40.000 S die Errichtung von 625 Wohneinheiten gefördert werden. Hiermit soll eine engere Bindung des Stammarbeiterstandes an den Betrieb erreicht werden sowie aus dem

- 43 -

aktiven Dienst ausscheidenden Bediensteten, die ja dann ihre Dienstwohnungen räumen müssen, die rechtzeitige Errichtung von Eigenheimen ermöglicht werden.

### Kapitel 78 "Post- und Telegraphenanstalt"

#### Fernmeldeinvestitionen \*)

##### 1.) Fernmeldeinvestitionsgesetz

###### a) Finanzdaten

Das vom Nationalrat am 16.7.1971 beschlossene Fernmeldeinvestitionsgesetz (BGBl. Nr. 312/1971) sichert durch die Zweckbindung von Fernsprechmehreinnahmen gem. § 2 leg.cit. die Fortführung der Investitionen auf dem Fernmeldesektor bis zum Jahre 1976 (Bestellermächtigung 1971/1980: 17.310 Mill.S zuzüglich der Aufwendungen für Zinsen und Tilgung aus der Zwischenfinanzierung nach dem FMIG in Höhe von 1.675 Mill.S).

###### b) Leistungsdaten

Die Bestellermächtigung des § 1 FMIG umfaßt ab dem Jahre 1973 nicht nur die Investitionen auf dem Fernsprechsektor (einschließlich der Beschaffung von Kraftfahrzeugen, Meßgeräten und Werkzeugen und der Durchführung allgemeiner Hochbauvorhaben für den Fernmeldesektor) sondern auch den Aufbau und die Erneuerung des österr. Datenvermittlungs-, Fernschreib- und Funknetzes, somit alle Investitionen auf dem Gebiet des Fernmeldebewesens. Dieses Gesetz stellt die Erfüllung des zentralen Anliegens der Post- und Telegraphenverwaltung auf dem Gebiet ihrer Betriebspolitik dar,

da die Einnahmen aus den Leistungen des Fernmeldedienstes von fundamentaler Bedeutung für den Haushalt der Post- und Telegraphenverwaltung sind

und

dem Ausbau der Anlagen des Fernmeldesektors auch deswegen der absolute Vorrang eingeräumt werden muß, weil bei diesen Investitionen sämtliche Anforderungen wirtschafts-, struktur- und fiskal-politischer Natur erfüllt sind, die vorliegen müssen, um Investitionsvorhaben rechtfertigen zu können.

---

\*) Durch das Inkrafttreten des Fernmeldeinvestitionsgesetzes (Gesetzesbeschuß erfolgte nach Ministerratsbeschuß über das I-Programm) und sonstige Korrekturen wird sich der Rahmen für die Fernmeldeinvestitionen um mehr als 2 Mia. S erhöhen. Eine detaillierte Neuberechnung wird anlässlich der für das Frühjahr 1972 in Aussicht genommenen Revision des langfristigen I-Programmes erfolgen.

- 44 -

Die Schaffung des Fernmeldeinvestitionsgesetzes repräsentiert zugleich die Erfüllung eines wesentlichen Anliegens im Bereich der Wirtschaftspolitik des Bundes,

da die Leistungen des Fernmeldesektors von eminenter Bedeutung für die gesamte Volkswirtschaft sind,

die Investitionsvorhaben für die Auftragslage beiden Lieferanten der Post- und Telegraphenverwaltung, unter diesen insbesondere bei den Unternehmungen der Schwachstrom- und Kabelindustrie, außerordentliche Bedeutung haben und

die Investitionen auf dem Fernmeldesektor einen wesentlichen Teil der Investitionen des Bundes umfassen und daher die Erfüllung der Regierungserklärung in folgenden Punkten gewährleisten:

Erstellung eines längerfristigen wirtschaftspolitischen Konzepts,

Erstellung eines mehrjährigen Investitionsprogrammes (Planung der öffentlichen Investitionen)

Erhöhung des Investitionsanteils an den Budgetausgaben

Verbesserung der Infrastruktur

Ausbau der Infrastruktur

insbesondere im ländlichen Raum,

unter Bedachtnahme auf die Bedürfnisse des Fremdenverkehrs, in wirtschaftlich gefährdeten Gebieten.

Im einzelnen sind folgende Leistungen im Zeitraum 1971/1976 vorgesehen:

Herstellung von 716.000 neuen Fernsprechhauptanschlüssen.

Die prognostizierten Nettozuwachsrraten verteilen sich auf die einzelnen Jahre des Programmzeitraums wie folgt:

1971	*****	72.000
1972	*****	81.600
1973	*****	108.000
1974	*****	135.000
1975	*****	150.000
1976	*****	170.000

Aufbau eines österreichischen Datenvermittlungsnetzes.

Herstellung von 3.870 neuen Fernschreibanschlüssen.

Verlegung von 2.747 km Fern- und Netzgruppenkabel, von 19.780 km Ortsnetzkabel sowie von 52.230 km oberirdischen Ortsnetzleitungen.

Aufbau von Einrichtungen zur Schaltung von 1.317 km Richtfunkstrecken und zur Schaltung von 2.004.483 Kanal-km an Weitverkehrssprechkreisen.

- 45 -

Aufbau einer österreichischen Satelliten-Erdefunkstelle, Aufbau von Einrichtungen für den europäischen Funkrufdienst, für den beweglichen Landfunkdienst und für den betriebsinternen Funkdienst sowie Durchführung von Erneuerungsinvestitionen in den Rundfunkübertragungsstellen.

Austausch veralteter (teilweise aus der Zeit vor 1930 stammender) Wählamts- und Fernschreibamtseinrichtungen.

Beschaffung von 1.514 Kraftfahrzeugen sowie von Meßgeräten und Werkzeugen für den Fernmeldedienst.

Hochbaumaßnahmen (einschließlich Grunderwerb und Beschaffung von Einrichtungsgegenständen) für 39 Wählämter und 17 Richtfunkstationen sowie für die Satelliten-Erdefunkstelle.

Durchführung von 80 Neu- und Erweiterungsbauten und von 30 Umbauten für Fernsprechzwecke (einschließlich der Baumaßnahmen für trans-portable Wählämter) sowie Durchführung von 45 Neu- und Erweiterungsbauten und 5 Umbauten im Rahmen des allgemeinen Fernmeldehochbaues.

Investitionen im Rahmen der Restautomatisierung 1971/1972, u.zw.

Erschließung von 62 Ortsnetzbereichen,

Errichtung von 62 Ortsämtern, 7 Verbundämtern und 2 Netzgruppenämtern,

Verlegung von 460 km Fern- und Netzgruppenkabel, von 1.300 km Ortsnetzkabel sowie von 1.070 km oberirdischen Ortsnetzleitungen sowie

Hochbaumaßnahmen (einschließlich Grunderwerb) für 6 Wählämter sowie Durchführung von 11 Neu- und Erweiterungsbauten und von 19 Umbauten für Fernsprechzwecke.

## 2.) "FMIG-Anschlußprogramm 1977/1980"

Für das vorerst gesetzlich nicht fixierte Programm der Jahre 1977 bis 1980 beläßt sich der Bedarf an Bestellkrediten auf rund 4.800 Mill. S p.a., somit auf 19.200 Mill.S. Im Rahmen dieses Investitionsprogrammes ist die Herstellung von mindestens 170.000 neuen Fernsprechhauptanschlüssen pro Jahr sowie die Fortführung der übrigen, unter Z. 1.) b) genannten Erneuerungs- und Erweiterungsvorhaben vorgesehen.

Zusammen mit dem für den Zeitraum von 1971 bis 1976 prognostizierten Nettozuwachs von 716.000 Fernsprechhauptanschlüssen wird somit im Zeitraum 1971/1980 die Errichtung von 1,396.000 neuen Fernsprechhauptanschlüssen möglich sein. Trotz dieser forcierter Investitionstätigkeit, die u.a. zu einem raschen Abbau der "Warteliste" führen wird, ist eine Bedarfssättigung auf dem Fernsprechsektor noch lange nicht zu erwarten, wie ein Vergleich z.B. mit der Schweiz deutlich erkennen läßt. In der Schweiz entfielen am 1. Jänner 1971 auf je 100 Einwohner 30 Fernsprechhauptanschlüsse und 48 Sprechstellen. Die schweizerische PTT prognostiziert für das Jahr 1980 42 Fernsprechhauptanschlüsse und 64 Sprechstellen je 100 Einwohner. Die österreichischen Vergleichszahlen mit Stand

- 46 -

1. Jänner 1971 lauten: 13,11 Fernsprechhauptanschlüsse und 19,31 Sprechstellen je 100 Einwohner. Erst im Jahre 1980 wird Österreich mit voraussichtlich 30 Hauptanschlüssen und 45 Sprechstellen je 100 Einwohner den schweizerischen Standard des Jahres 1971 erreicht haben!

### 3.) Sonderfinanzierung von Fernsprechinvestitionen

Zur Erweiterung des Rahmens für Fernsprechinvestitionen sind im Einvernehmen mit dem BM f. Finanzen entsprechende Initiativen ergriffen worden, um für zusätzliche Finanzierungen von Investitionen des Fernsprechsektors die Mithilfe interessierter Gebietskörperschaften zu erreichen. Mit Hilfe dieser Sonderfinanzierungsaktionen, von denen die "Sonderfinanzierung Wien 1971/1972" (Zwischenfinanzierung in Höhe von 82 Mill.S zur Herstellung von zusätzlichen 17.100 Fernsprechhauptanschlüssen im Verwaltungsbereich der Stadt Wien in den Jahren 1971/1972) bereits angelaufen ist, könnten in den Jahren 1971 bis 1974 zusätzlich rd. 40.000 neue Anschlüsse hergestellt werden. Die hiefür erforderlichen Mittel, deren Rückzahlung in den Jahren 1974/1976 vorgesehen ist, belaufen sich einschließlich des Zinsendienstes auf rd. 236 Mill.S.

### Sonstige Investitionen

Die sonstigen Investitionsvorhaben der Post- und Telegraphenverwaltung umfassen im Programmzeitraum 1971/1980

- die dringend erforderliche Sanierung des veralteten Omnibusparks,
- den Austausch veralteter Bahnpostwagen,
- die Beschaffung von Regiefahrzeugen für den Postdienst und den Postautodienst,
- die Durchführung von Hochbauvorhaben (mit Ausnahme des Fernmeldehochbaus),
- die Beschaffung von ortsfesten posttechnischen Anlagen sowie von beweglichen maschinellen Anlagen und Maschinen,
- die Beschaffung von Hausbrieffachanlagen, von Büro- und Rechenmaschinen, von Amts- und Betriebsausstattung sowie von nicht-motorisierten Kleinfahrzeugen.

Im einzelnen sieht das langfristige Investitionsprogramm 1971/1980 u.a. folgende Leistungen vor:

Austausch von ca. 970 (teilweise aus den Jahren 1949/1950 stammenden) veralteten Omnibussen (rd. 993 Mill.S),

Austausch von ca. 30 (teilweise aus den Jahren 1913 bis 1919 stammenden) veralteten Bahnpostwagen (rd. 101 Mill.S),

- 47 -

Erneuerung und Erweiterung des Regiefahrzeugparks (rd. 209 Mill.S) u. zw.

802 VW-1200 Paketkraftwagen (insbesondere für Zwecke der primär der Rationalisierung dienenden Motorisierung des Landzustelldienstes) sowie 8 PKW,

442 VW-Transporter,

331 Paketkraftwagen über 1 t,

826 Motorräder und 4210 Motorfahrräder,

142 Elektro- und Dieselkarren und

18 Großraum-Paketanänger.

Erwerb von Liegenschaften für den Postdienst- und Postautodienst (rd. 58 Mill.S)

Durchführung von Bauvorhaben, die sich allerdings unter Bedachtnahme auf den engen finanziellen Rahmen für den Zeitraum 1971/1980 aus der großen Anzahl dringender Neubauvorhaben auf einige wenige vordringlichste Projekte beschränken müssen. Dem Neubau von Bahnhofpostämtern und veralteten Postgaragen wurde hiebei der Vorrang eingeräumt. U.a. ist die Durchführung folgender Bauvorhaben beabsichtigt (rd. 517 Mill.S):

Postautowerkstatt Innsbruck (Fertigstellung)

Postamt Krems an der Donau (Fertigstellung)

Postgarage Vöcklabruck (Fertigstellung)

Postamt 1103 Wien-Südbahnhof, 3. Baulos: Ostgleishalle (Fertigstellg.)

Postgarage Neunkirchen

Postgarage Völkermarkt

Postamt 1103 Wien-Südbahnhof, 4. Baulos: Umleitgebäude

Postamt Feldkirch

Postamt Wolfurt-Zugbildebahnhof

Postgarage Feldbach

Postamt 3100 St. Pölten

Postamt Kufstein

Postgarage Mayrhofen

Postamt Leoben

Postamt 8020 Graz, Zubau (Baubeginn)

Postamt 6020 Innsbruck (Baubeginn)

Postamt 1103 Wien-Südbahnhof, 5. Baulos: Südgleishalle (Baubeginn).

Beschaffung von Einrichtungsgegenständen für posteigene Neubauten, für posteigene Altbauten (Erneuerungsinvestitionen) und für neu angemietete Räume (rd. 77 Mill. S).

Beschaffung von ortsfesten posttechnischen Anlagen (rd. 111 Mill.S) wie die Errichtung von 5 Briefaufstell-, Formattrenn- und Sortiermaschinen und von 3 Paketverteilanlagen in Altbauten sowie die

Errichtung einer vollständigen Briefverteilanlage mit 18 Kodierplätzen, zwei Verteilmaschinen einschl. Zusatzeinrichtungen und Zubringerförderbändern für das PA 1103 Wien-Südbahnhof und die Errichtung von Paketsortieranlagen einschl. Fördereinrichtungen für die Postämter 1103 Wien-Südbahnhof und Wolfurt-Zugbildebahnhof.

Beschaffung von beweglichen maschinellen Anlagen und Maschinen wie Postgutentstaubungsanlagen, Bündelschließmaschinen, Stempelmaschinen, Banknoten- und Münzzählmaschinen, Fahrscheindrucker usw. (rd. 68 Mill.S).

Beschaffung von 40.000 Hausbrieffachanlagen (rd. 50 Mill.S).

Beschaffung von rd. 3.400 Büro- und Rechenmaschinen (rd. 39 Mill.S).

Beschaffung von Amts- und Betriebsausstattung wie Waagen, Kassen, transportable Tankstellen, Ladegeräte usw. (rd. 55 Mill.S).

Beschaffung von nichtmotorisierten Kleinfahrzeugen wie Roll- und Handwagen, Anhänger, fahrbare Beutelgestelle, Schlitten usw. (rd. 27 Mill.S).

### Kapitel 79 "Österreichische Bundesbahnen"

Es ist das erklärte Ziel der Investitionspolitik der Österr. Bundesbahnen, die Rationalisierung und Modernisierung von Anlagen und Fahrbetriebsmitteln für den Güter- und den Personenverkehr durchzuführen, um so die Voraussetzungen für die Erfüllung von betriebs- und volkswirtschaftlichen Aufgaben zu schaffen.

Im Vordergrund steht das Investitionsprogramm der ÖBB für die Jahre 1971 bis 1975, also ein 5-Jahresprogramm entsprechend einem im Bundesbahngesetz vorgesehenen "mehrjährigen Investitions- und Rationalisierungsplan". Seine derzeitige Fassung erhielt das Programm in dem Zeitpunkt, in dem der Wirtschaftsplan 1971 des Unternehmens vorlag.

Das Investitionsprogramm 1971-1975 geht von der Annahme aus, daß ein jährliches Investitionsvolumen von durchschnittlich 2'2 Mia. S, auf Preisbasis 1971 gerechnet, in dem Planjahrfünft über den Bundeshaushalt finanziert ist. Die Gesamtsumme von rund 11 Mia. S beinhaltet auch den Kapitaldienst für die Inanspruchnahme von Fremdkapital, welches für Fahrparkinvestitionen vorgesehen ist.

Beinahe die Hälfte, nämlich 5'1 Mia. S des Gesamtbetrages, sind für substanzerhaltende Investitionen vorgesehen.

So betrachtet mag der für 1971-1975 mit 1'5 Mia. S präliminierte Aufwand für die Modernisierung von Anlagen und sonstige Neuinvestitionen verhältnismäßig gering erscheinen. Eine größere Post, nämlich

- 49 -

4'2 Mia. S. ist für Rationalisierungsmaßnahmen wie Elektrifizierung, Verdieselung und sicherungstechnische Maßnahmen vorgesehen. Sicherheitsinvestitionen (z.B. Beseitigung niveaugleicher Kreuzungen von Schiene und Straße) sind mit 200 Mill. S dotiert.

Zum Thema Rationalisierungsinvestitionen und "Sicherheit im Bahnbetrieb" einige Angaben, die eine beträchtliche "technologische Lücke" erkennen lassen, die so rasch wie möglich zu schließen Ziel eines längerfristigen Investitions- und Rationalisierungsplanes sein muß:

Von etwa 16.000 Weichen sind erst weniger als die Hälfte fernbedient, nur 8 % in moderne Gleisbildstellwerke (die ein falsches Stellen von Fahrstraßen ausschließen) eingebunden, während mehr als 50 % aller Weichen noch handbedient werden.

Etwa ein Drittel des Güterwagengesamtstandes ist älter als 40 Jahre, obwohl ab 1965 mit der Beschaffung von 9.000 neuen Wagen im Rahmen eines Sonderprogrammes begonnen wurde. Großer Mangel herrscht an den von der verladenden Wirtschaft benötigten Spezialwagen.

Am 1. Jänner 1971 waren von den 1.501 Triebfahrzeugen der ÖBB 620 elektrische Triebfahrzeuge, 475 Dieseltriebfahrzeuge und 406 noch immer Dampflokomotiven.

Wollte man aus Sicherheits- und Komfortgründen keinen Reisezugwagen, der älter als 45 Jahre ist, im Betrieb belassen, müßten bis 1980 alle heute im Einsatz stehenden Zweiachser und fast 40 % der Vierachser ausgemustert werden. Das Mindesterfordernis ist der Umbau dazu noch geeigneter vorhandener RIC-Wagen des internationalen Verkehrs auf Drehgestellkonstruktion und die Anschaffung von 500 neuen RIC-Wagen. Nur so können die ÖBB die sich in ganz Europa vollziehende Entwicklung zu immer höheren Reisegeschwindigkeiten auf der Schiene (bis 200 km/h) mitmachen.

Vergleicht man den Prozentsatz der festen und der beweglichen Anlagen bei verschiedenen Bahnverwaltungen, so zeigt der geringe Anteil des Fahrparkvermögens am gesamten Anlagevermögen der ÖBB, daß die bisher getätigten Investitionen unzureichend waren:

- 50 -

	Feste Anlagen	Fahrrpark
ÖBB	75 %	25 %
DB	67 %	33 %
SBB	54 %	46 %

Auch Ober- und Unterbau der Hauptstrecken müssen verbessert und das Sicherungswesen muß modernisiert werden, damit auch von dieser Seite die Voraussetzung für höhere Fahrgeschwindigkeiten und höhere Frequenzen besteht.

Große neue Aufgaben kommen auf die ÖBB in den Siedlungsballungsgebieten zu. Daraus ergeben sich für die Fahrrparkmodernisierung, -ergänzung und -erneuerung Konsequenzen. Die Einbeziehung eines schnellbahnmäßigen Verkehrs der ÖBB in eine Tarifgemeinschaft mit allen anderen öffentlichen Verkehrsunternehmungen in den Ballungsräumen wird in Verhandlungen zwischen den ÖBB und den betreffenden Gebietskörperschaften und Gemeinden zu finden sein. Investitionsmäßige Voraussetzungen sind auch diesbezüglich unerlässlich.

Eines der wichtigsten Investitionserfordernisse ergibt sich aus dem neuen Güterzugkonzept der ÖBB. Die alte auf 16 Hauptverschiebebahnhöfe mit meist unzulänglichen Anlagen, 26 Hilfsverschiebe- und 5 Bedienungsbahnhöfe aufgebaute Organisation wirkt sich infolge der argen Zersplitterung kommerziell äußerst nachteilig aus. Das neue Güterzugkonzept sieht für die 8 Ballungsräume Wien, Linz, Salzburg, Selzthal, Bruck a.d.Mur - Leoben - Donawitz, Graz und Villach je einen und für den Tiroler Raum zwei (Innsbruck und Hall) Hauptverschiebebahnhöfe vor, in denen sämtliche Zugbildeaufgaben im Güterverkehr konzentriert sein werden. Frachtbeschleunigungen zwischen 12 und 24 Stunden sowie ein schnellerer Wagenumlauf, der dem Einsatz von 5.000 Güterwagen entspricht, werden dadurch ermöglicht.

Das nach fahrrwirtschaftlichen Grundsätzen erstellte Elektrifizierungsprogramm sieht die Umstellung von 2.890 km des 5.924 km langen Streckennetzes der ÖBB auf elektrischen Betrieb vor. Der Rest soll mittels Dieseltraktion bedient werden. Einschließlich der in den Jahren 1970 und 1971 neu elektrifizierten Strecken Selzthal-Hieflau-Eisenerz und Hüttdorf/Penzing-Meidling

- 51 -

(Wiener Verbindungs bahn) sind bis jetzt sind bis jetzt 2.367 km Strecke elektrifiziert. 523 Kilometer müssen daher zur Erfüllung des Elektrifizierungsprogrammes noch umgestellt werden. Nach Abschluß der Elektrifizierung werden auf die elektrische Zugförderung 85 % der gesamten Bruttotonnenkilometerleistung der ÖBB entfallen. Wegen der betriebswirtschaftlichen Vorteile der elektrischen Traktion (durchschnittliche Kilometerleistung pro Jahr einer Dampflok 36.000 km, einer E-Lok 156.000 km, reine Traktionskosten pro km 66 S bei Dampflok, 33 S bei E-Lok u.sw. usw.) ist es hoch an der Zeit, die Restelektrifizierung zügig zu vollenden.

Ins Gewicht fällt auch die personaleinsparende Wirkung der Rationalisierungsinvestitionen:

Bau von Mittelstellwerken mit einem Aufwand von 803 Mill.S erspart 512 Bedienstete;

Automatisierung von Blockposten mit 317 Mill.S erspart 308 Bedienstete;

Restelektrifizierung einschließlich E-Lok Beschaffung mit einem Aufwand von etwa 3'3 Mia. S erspart 1.407 Bedienstete usw.

Die Österr. Bundesbahnen haben auch ein 10-Jahresinvestitionsprogramm erstellt, das für den Zeitraum 1971-1980 einen Aufwand von 24 Mia. S vorsieht, der sich auf folgende Hauptgruppen verteilen soll:

Fahrpark einschließlich Anschaffung neuer Elektrolokomotiven .....	8.150 Mill.S
Bauliche Anlagen .....	11.454 Mill.S
Inventar .....	500 Mill.S
Restelektrifizierung .....	1.700 Mill.S
Automatische Kupplung .....	1.200 Mill.S
E-Lok und Diesellok (Ersatzanschaffungen). .	<u>593 Mill.S</u>
	<u>23.597 Mill.S</u>
	=====

Im einzelnen sieht das Programm u.a. folgende Neuanschaffungen vor: 141 E-Lokomotiven, 8 Triebwagenzüge, 107 Diesel-lokomotiven, 25 Dieseltriebwagenzüge, 220 RIC-Wagen, 10.300 Güterwagen, 357 Omnibusse, 55 LKW, 16 LKW-Anhänger, 24 Straßen-roller und 5 Zugmaschinen. Darüber hinaus sind für Eigenleistungen in Hauptwerkstätten 573 Mill. S vorgesehen.

- 52 -

Für den Sicherungsdienst sind insgesamt rund 2 Mia S vorgesehen.

Für bauliche Anlagen sind u.a. folgende Schwerpunkt-Ausgaben geplant:

Oberbau 3.191 Mill. S, Brückenbau 719 Mill. S,  
Hochbauten 916 Mill. S, Unterbau 778 Mill. S, Strecken- und  
Bahnhofsausbauten 920 Mill. S, Elektroanlagen 519 Mill. S usw.

**XII. Gesetzgebungsperiode**

Bundesministerium für Finanzen

Zl. 114.670-I/71

**8. Nov. 1971**

Ergänzung der Erklärungen zum langfristigen Investitionsprogramm des Bundes hinsichtlich Kapitel 65.

Die langfristige Investitionsplanung der Österreichischen Elektrizitätswirtschaft

Basierend auf dem Grundsatzübereinkommen der großen Elektrizitätsversorgungsunternehmen aus dem Jahre 1967 wurde im Jänner 1969 für den Zeitraum 1969-1979 ein "koordiniertes Ausbauprogramm der Verbundgruppe und der Gruppe der Landesgesellschaften" erstellt.

Nahm man 1969 eine Bedarfssteigerung von 6% pro Jahr an, rechnet man heute auf Grund der günstigen Allgemeinentwicklung mit einer Bedarfssteigerung von 7'2% pro Jahr, die einer Verdopplung des Stromverbrauches in 10 Jahren entspricht. Zur befriedigenden Deckung dieses Strombedarfsanstieges muß sich das koordinierte Ausbauprogramm der Elektrizitätswirtschaft den nunmehrigen Voraussetzungen anpassen und jene zusätzlichen Kraftwerksprojekte, die seinerzeit nur für den Eventualfall eines über 6% hinausgehenden Bedarfsanstieges außerhalb des eigentlichen Koordinierungsprogrammes Erwähnung fanden, aufnehmen.

Im Bereich der Verbundgruppe sind dies, neben der Beteiligung am ersten österreichischen Kernkraftwerk,

- + das Donaukraftwerk Altenwörth,
- + das Speicherkraftwerk Malta in Kärnten,
- + die Erweiterung des Dampfkraftwerkes Korneuburg sowie
- + die Wasserkraftwerke Ferlach (Drau) und Klaus (Steyr) und
- + die Hierzbachbeileitung zur Kraftwerksgruppe Kaprun.

Auf dieser Basis macht das Ausbauprogramm des Verbundkonzerns für 1971-1980 einen Investitionsaufwand von 22.139 Millionen Schilling erforderlich.

Im Detail liegt der Ausbau- und Finanzplan für die nächsten fünf Jahre vor. Für diesen Zeitraum ist ein Investitionsaufwand von 16.700 Millionen Schilling vorgesehen.

Diese 16'7 Milliarden Schilling setzen sich aus folgenden geplanten Aufwendungen zusammen:

- + 4'1 Milliarden Schilling wird die Fertigstellung der bereits in Bau befindlichen Kraftwerke Ottensheim, Rosegg, Schönau und Zemm kosten;
- + 10'3 Milliarden Schilling sind im Rahmen des Koordinierten Ausbauprogrammes für neue Projekte der Verbundgruppe und zwar für den 50 %igen Verbundanteil am Gemeinschaftskernkraftwerk Tullnerfeld, ferner für die Kraftwerke Altenwörth, Malta, die Erweiterung des Dampfkraftwerkes Korneuburg, für Ferlach, Klaus und Hierzbach vorgesehen;
- + 1'5 Milliarden Schilling werden für den Bau von Verbundleitungen und Umspannwerken benötigt;
- + der Rest entfällt auf Ergänzungsinvestitionen und Planungskosten für die Ausarbeitung neuer Projekte.

Zu diesen 16'7 Milliarden Schilling kommen im Verbundkonzern noch rund 9 Milliarden Schilling für die Tilgung laufender Kredite, so daß sich der Gesamtkapitalbedarf des Verbundkonzerns ohne laufende Betriebskosten und Zinsen von 1970-1976 auf insgesamt 25'5 Milliarden Schilling stellen wird.

Für die Bedeckung dieser Erfordernisse ist unter anderem eine Kapitalaufstockung von seiten des Bundes als Hauptaktionär des Verbundkonzerns nötig.

Die Landeselektrizitätsgesellschaften stehen ebenfalls vor der Notwendigkeit, zusätzliche Kraftwerkskapazitäten zu schaffen, um der Bedarfsentwicklung in ihrem Bereich Rechnung zu tragen. Dies mit großen Einheiten zu bewerkstelligen, wäre technisch und betriebswirtschaftlich vorteilhafter, als der Bau einer Vielzahl kleinerer Anlagen. Um den Landesgesellschaften einen Anreiz zu geben, sich an großen Kraftwerksprojekten mit überregionaler Bedeutung zu beteiligen, wird eine Novellierung des Elektrizitäts-Förderungsgesetzes 1969 angestrebt. Die steuerlichen Partnerschaftsbegünstigungen gelten derzeit nur für die

- 3 -

Beteiligung am Gemeinschaftskernkraftwerk Tullnerfeld. Steuerliche Begünstigungen dieser Art würden durch eine finanzielle Entlastung des Bundes bei der Eigenkapitalaufbringung für den Verbundkonzern überkompensiert werden und finden darin ihre Rechtfertigung.

Auch ein Donausbaugesetz ist in Vorbereitung. Das Gesetz soll den Ausbau dieses Verkehrsweges in der Weise erleichtern, daß durch eine Verbindung mit der Energiegewinnung ein gemeinsames wirtschaftlich optimales Vorgehen ermöglicht wird. Die Staustufen werden somit als Mehrzweckanlagen betrachtet. Der terminliche Anschluß an die Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals und den Ausbau der deutschen Donau-Strecke soll erreicht werden.