



II-1435 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

REPUBLIK ÖSTERREICH

XIII. Gesetzgebungsperiode

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5.901/13-I/1-1972

614 / A.B.
zu 709/J.

Wien, am 9. August 1972

Präs. am 21. Aug. 1972

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten NEUHAUSER und Genossen, Nr. 709/J-NR/72 vom 9. Juli 1972: "Erfüllung des Regierungsprogrammes".

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir folgendes mitzuteilen:

Zu Punkt 1:A. Österreichische Bundesbahnen

Die in der Regierungserklärung erwähnte Durchführung des langfristigen Investitionsprogrammes ist im Gange. Wie jedoch von Anfang an feststand und auch betont wurde, erfordert das Programm eine laufende Überarbeitung und Anpassung an die geänderten Verhältnisse und Notwendigkeiten. Dies geschieht gegenwärtig, wobei den Bedürfnissen der Österreichischen Bundesbahnen entsprechend und dem Auftrag zur wirtschaftlichen Gestion folgend, die Schwerpunkte auf solche Investitionen gelegt werden, welche die größten Rationalisierungserfolge erwarten lassen bzw. die Konkurrenzfähigkeit verbessern. Es sind dies vor allem die Ablösung der Dampftraktion, die Umgestaltung der Sicherungsanlagen und das Wagenbauprogramm. Daneben stellt der Anlagenersatz bei gleichzeitiger Modernisierung den wesentlichen Teil des Investitionsprogrammes dar.

Auf Grund der Regierungserklärung kommt im Rahmen des Investitionsprogrammes der Elektrifizierung Priorität zu. Am 11.12.71 der elektrische Zugverkehr auf der Strecke Klein Reifling - Hief-lau und unmittelbar zu Beginn des Sommerfahrplanes und damit der Hauptreisezeit, am 29. Mai 1972 auf dem fremdenverkehrspolitisch

./.

- 2 -

bedeutungsvollen Streckenstück Graz - Spielfeld-Straß aufgenommen. Mit der Elektrifizierung dieser Strecke ist die Länge des elektrisch betriebenen Netzes im Bereich der ÖBB auf 2.450 km oder 41,5 % gestiegen; auf diesen Strecken werden nahezu 83 % aller im Bundesbahnbereich erbrachten Transportleistungen abgewickelt.

Für die Speisung des neuelektrifizierten Abschnittes Graz - Spielfeld-Straß mit Energie war die Errichtung eines Unterwerkes in Graz notwendig, das wiederum vom bestehenden Unterwerk St. Michael über eine 50 km lange, 110/Kilovolt-Leitung mit Strom versorgt wird. Das neue Unterwerk Graz wird vom Unterwerk Bruck a.d.Mur ferngesteuert, so daß ein noch stärkerer Rationalisierungseffekt erreicht wird.

Im Großraum von Wien ist gegenwärtig der Fahrleitungsbau auf der sogenannten "Donauländebahn", das ist zunächst die Linie Meidling-Abzweigung Altmannsdorf-Klein Schwechat, im Gange. Darüberhinaus werden die Abschnitte Wien Matzleinsdorf Nord (früher: Abzweigung Kliebergasse)-Wien Süd Frachtenbahnhof Simmering Verschiebebahnhof-Kledering, ferner die Schleifen Oberlaa-Kledering und Oberlaa-Simmering Vbf. elektrifiziert. In Planung ist die elektrische Ausrüstung der Strecke Simmering Vbf.-Stadlau-Leopoldau bzw. Süßenbrunn; die Elektrifizierungsarbeiten an der Strecke Simmering Vbf.-Stadlau-Leopoldau werden noch im Sommer dieses Jahres beginnen.

Die Elektrifizierung der Donauländebahn (derzeit: Meidling - Abzweigung Altmannsdorf - Klein Schwechat) soll bis zum diesjährigen Winterfahrplan, die der Strecke Wien Matzleinsdorf Nord-Wien Süd Frachtenbahnhof-Kledering mit den Schleifen Oberlaa-Kledering und Oberlaa-Simmering Vbf. etwa bis zur Jahreswende 1972/1973 abgeschlossen sein, falls die erforderlichen Mittel rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden können.

Um dem steigenden Energiebedarf im Bahnstromnetz zu entsprechen, wurde die Errichtung einer weiteren Energiequelle in Form eines Umformerwerkes erforderlich. Als Standort dieser

./.

- 3 -

elastischen Kupplungsanlage zwischen dem Bahnstromnetz und dem Verbundnetz wurde aus energiewirtschaftlichen Gründen ein Bahngrundstück in St. Michael bei Leoben ausgewählt; mit den Bauarbeiten wurde im Frühjahr 1972 begonnen.

Gleichfalls zur Verbesserung der Energieversorgung wurden die Beileitungen Süd der Stubach-Kraftwerke fertiggestellt, womit dort die Erzeugung von 60 GWh Bahnstrom ermöglicht wird. Zur Verbesserung der Winterarbeit der Stubach-Kraftwerke wird derzeit der Speicher Tauernmoos von ursprünglich 21 Mio m³ nutzbarem Inhalt auf 55 Mio m³ vergrößert.

Das sowohl seiner Bedeutung als auch seiner Ausdehnung nach größte Projekt ist das Großbauvorhaben "Niveaufreimachung Altmannsdorfer Straße" im Kreuzungsbereich Edelsinnstraße. Die dort bisher in einem Abstand von dreihundert Metern parallel laufenden Gleise der Verbindungs- und der Donauländebahn werden unter das Straßenniveau verlegt, zu einer einzigen Trasse vereinigt und zweigleisig ausgebaut, so daß die in diesem Abschnitt in Tieflage führende Strecke viergleisig sein wird. Nach dem Abschluß dieses Projektes werden - durch die Unterführung der beiden Bahnlinien - die früher vorhandenen acht mit Schranken versehenen Eisenbahnübergänge und ein unabgeschränkter Übergang hinfällig und aus dem Weichbild dieses Areals völlig verschwunden sein. Die - in unveränderter Höhenlage verbleibende - Altmannsdorfer Straße wird also künftig ohne Behinderung durch Schrankenanlagen befahren werden können.

Das Vorhaben "Niveaufreimachung Altmannsdorfer Straße" bewirkt infolge seiner Größe und Bedeutung umfangreiche Verschiebungen insbesondere des Güterverkehrs von Hütteldorf/Penzing nach Klein Schwechat (Donauländebahn). Da das Projekt eine zeitweilige Sperre der Donauländebahn erforderlich macht, muß der Verkehr durch den sogenannten "Steudel-Tunnel", durch den seinerzeit die Verbindungsbahn über Favoriten nach Wien-Nordbahnhof (Praterstern) führte, bei km 1,03 der Strecke Wien-Matzleinsdorf-Nord - Wien-Südbahnhof umgeleitet werden. Die Strecke über den "Steudel-Tunnel" wird saniert und elektrifiziert.

./.

Im Zuge der allgemeinen Bemühungen der Eisenbahnen um Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und bessere Ausnützung der vorhandenen Streckenkapazitäten ist der Ausbau der Sicherungsanlagen besonders bedeutsam. Hiezu kommt auch, daß durch einen solchen Ausbau Unfälle und damit Personen- und Sachschäden weitestgehend vermieden werden können. Im Zuge des Investitionsprogrammes wurde großes Gewicht auf die Errichtung solcher Anlagen gelegt. So wurden in den Jahren 1970/71 die nachstehenden Sicherungsanlagen in Betrieb genommen:

- | | |
|--|--|
| 1. Zentralstellwerke | Feldkirch |
| 2. Elektrische Mittelstellwerke | Pusarnitz
Rothen thurn
Penk
Mühldorf-Möllbrücke
Weyer
Schär ding
Neuhofen a.d.Krems
St.Anton a.A. |
| 3. Elektromechanische Mittelstellw. | Viehofen
Steinach i.T. |
| 4. Mechanische Mittelstellwerke | Obernberg-Altheim |
| 5. Selbstblockstellen | B1 Payerbach-R.1
B1 Weißenbach-St.G.1
B1 Spittal/M.1
B1 Pusarnitz 2
B1 Schwarzach-St.V.1
B1 Patsch 1 |
| 6. Fernsteueranlagen | Bf. Pusarnitz fern-
gest.v.Bf.Spittal/M. |

In den Jahren 1972 und 1973 werden voraussichtlich die fol-

- 5 -

genden Sicherungsanlagen in Betrieb genommen werden:

1. Zentralstellwerke Wien Westbahnhof
Salzburg Gnigl
Innsbruck Fbf.
2. Elektrische Mittelstellwerke Schwaz
Rohr
Jenbach
Fritzens-Wattens
Kundl
Klosterneuburg-W.
BA Gralla
Zirl
Klamm-Schottwien
Obervellach
Mixnitz-B.
Kolbnitz
Lenzing
3. Elektromechanische Mittelstellw. Hadersdorf a.K.
Wien Brigittenau
4. Mechanische Mittelstellwerke Steyrling
Micheldorf
Schlierbach
5. Selbstblockstellen Bl Kolbnitz 1
Bl Obervellach 1
Bl Penk 1
Bl St. Pölten 1
Bl Nußdorf 1
Bl Klosterneuburg-W.1
Bl Eichberg 1
Bl Jenbach 1 und 2
Bl Brixlegg 1 und 2
Bl Innsbruck Fbf.1
Bl Kundl 1
Bl Wörgl 1
Bl Fritzens-Wattens 1
Bl Steinach i.T. 1
Bl Wernstein 1
6. Fernsteueranlagen Bf.Weyer ferngesteuert
vom Bf.Kleinreifling
Bf. Rothenthurn fern-
gesteuert v.Bf.Spittal/M.
Bf. Retznei ferngesteu-
ert v.Bf. Leibnitz.

Besondere Bedeutung kommt vom Sicherheitsstandpunkt der induktiven Zugsbeeinflussung zu. In den Jahren 1970 und 1971 wurde die Strecke Vöcklamarkt - Bischofshofen - Zell am See entsprechend ausgebaut. Für die Jahre 1972 und 1973 ist die Ein-

./.

- 6 -

führung der induktiven Zugsbeeinflussung auf den Strecken Atzgersdorf-Mauer, Gloggnitz, Innsbruck-Westbf.-Landeck, Schwarzach St. Veit-Tarvisio/C. bzw. Rosenbach und Bf. Bischofshofen vorgesehen.

Schienenngleiche Bahnübergänge bilden einerseits ein Verkehrshindernis und andererseits eine Gefahrenquelle. Die ÖBB trachten daher, die Zahl der schienenungleichen Bahnübergänge zu verringern, was insbesondere dem Straßenverkehr zugute kommt. In den Jahren 1970 und 1971 wurden insgesamt 249 derartige Übergänge aufgelassen. Für die Jahre 1972 und 1973 ist die Auflassung von 280 schienenungleichen Bahnübergängen vorgesehen.

Was die Frage der Nebenbahnen anlangt, so wurde im Hinblick auf die Regierungserklärung, daß für die Entscheidung über die Einstellung von Nebenbahnlinien nicht ausschließlich betriebswirtschaftliche Überlegungen maßgebend sein können, das vom Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen erarbeitete Memorandum über die Nebenbahnen den in Frage kommenden Gebietskörperschaften und Interessenvertretungen zugeleitet. Es soll diesen Stellen Gelegenheit zur Darlegung ihres Standpunktes gegeben werden. Gegenwärtig langen die Äußerungen dieser Stellen ein. Nach Vorliegen aller Stellungnahmen werden diese einer eingehenden Prüfung unterzogen. Bei der Entscheidung über die Zukunft einer Nebenbahnlinie werden selbstverständlich auch regional- und strukturenpolitische sowie auch volkswirtschaftliche Erwägungen Berücksichtigung finden. Maßgebliches Gewicht bei der Frage des Weiterbetriebes der im Grenzland befindlichen Nebenbahnlinien wird auch der Notwendigkeit der Grenzlandförderung zukommen.

Die Ergebnisse dieser Prüfung werden dann dem Nebenbahnbericht, welcher dem Nationalrat zugeleitet wird, zugrunde gelegt.

B. Österr. Post- und Telegraphenverwaltung

In der Regierungserklärung werden als Schwerpunkte des Investitionsprogrammes der Post- und Telegraphenverwaltung der Abschluß der Vollautomatisierung mit Ablauf des Jahres 1972, die Herstel-

./.

- 7 -

lung von 645.000 neuen Fernsprechan Schlüssen, der Aufbau eines österreichischen Datenübertragungsnetzes und die Errichtung einer Erdfunkstelle für den Fernmeldesatelliten genannt.

In Entsprechung der Regierungserklärung wird die Automatisierung der Fernsprechan schlüsse Mitte Dezember 1972 abgeschlossen sein. Hinsichtlich der Herstellung von neuen Anschlüssen ist festzustellen, daß im Jahre 1971 die Zuschaltung von 107.599 Neuanschlüssen erfolgte. Bis 30.6.1972 wurden 61.115 Neuanschlüsse hergestellt. Die Zahl der Zuschaltungen bis Jahresende wird voraussichtlich etwa 101.000 betragen.

Wegen der Errichtung eines österreichischen Datenübertragungsnetzes werden derzeit technisch-wirtschaftliche Untersuchungen angestellt.

Eines der interessantesten Vorhaben im Rahmen des Fernmeldeinvestitionsprogrammes bildet die Errichtung einer österreichischen Erdfunkstelle für den Fernmeldeverkehr mit Satelliten. Nach Abschluß der Vorstudien ist nun die Standortplanung im Gange.

Der fernmeldetechnischen Erschließung ländlicher Gebiete wird besonderes Augenmerk zugewendet. Im laufenden Jahr werden für den Ausbau des Leitungsnetzes in solchen Gebieten rund 440 Mio S - das ist mehr als die Hälfte der für den Leitungsbau zur Verfügung stehenden Mittel - aufgewendet. Es ist beabsichtigt, den Ausbau des ländlichen Raumes in den kommenden Jahren in ähnlichem Umfang durchzuführen. Es darf jedoch neuerlich darauf hingewiesen werden, daß eine noch weitergehende Förderung des ländlichen Raumes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel nicht vertreten werden kann, weil dies zu einem Rückgang der Teilnehmerherstellungen in den städtischen Bereichen und damit zu einem allgemeinen Rückgang des Teilnehmerzuwachses führen würde.

Außerhalb des Fernmeldeinvestitionsgesetzes werden in verschiedenen Bundesländern durch Sonderfinanzierungen im Jahre 1972 rund 19.700, im Jahre 1973 10.500 und im Jahre 1974 10.600 Neuanschlüsse zusätzlich hergestellt werden.

./.

- 8 -

Der vollautomatisierte Selbstwählfernverkehr ist derzeit bereits mit der BRD, der Schweiz und Liechtenstein sowie mit Italien möglich. Weitere Verhandlungen über die Einführung dieses Verkehrs finden gegenwärtig mit den anderen europäischen Staaten statt. Es ist anzunehmen, daß diese Verhandlungen zumindest mit den westeuropäischen Staaten in absehbarer Zeit positiv abgeschlossen werden. Bezüglich der osteuropäischen Staaten zeigte sich, daß die Leitungsnetze dieser Staaten für die Aufnahme des vollautomatisierten Selbstwählfernverkehrs noch nicht ganz geeignet sind.

Die Verbesserung der Fernmeldeeinrichtungen erfordert vor allem auch eine Modernisierung und den Ausbau der Übertragungseinrichtungen. Im Zuge der Automatisierung des Fernmeldenetzes wurden im Jahre 1971 302 km Netzgruppenkabel verlegt. 1972 werden es voraussichtlich 201 km sein. Zur Verbesserung der Sprechmöglichkeiten in bereits automatisierten Gebieten wurden 1971 256 km Netzgruppenkabelverbindungen hergestellt. Für das Jahr 1972 ist die Verlegung von 295 km Kabel vorgesehen.

Der moderne Fernmeldeverkehr wird größtenteils über Richtfunkstrecken abgewickelt. Die österreichische Post- und Telegraphenverwaltung ist daher bemüht, diese Verbindungen zügig auszubauen. Im Jahre 1971 wurde die Richtfunkstrecke Anninger - Schöckl um 6 Radiofrequenzkanäle zu je 960 Fernsprechanälen und 1 Fernsehkanal erweitert. Ein Schmalbandrichtfunksystem mit je 24 Sprechkanälen wurde für die Strecken Salzburg - Gaisberg und Graz - Schöckl in Betrieb genommen. Gleichfalls im Jahre 1971 wurde die Richtfunkstrecke Wien - Prag mit 960 Fernsprechanälen und 1 Fernsehkanal sowie die Richtfunkstrecke Wien - Bratislava mit 1 Fernsehkanal in Betrieb genommen.

Für das Jahr 1972 ist die Inbetriebnahme einer Richtfunkstrecke Innsbruck - München mit 2 Radiofrequenzkanälen zu je 960 Fernsprechanälen vorgesehen. Für die Strecke Wien - Innsbruck und Wien - Graz - Klagenfurt wird ein Richtfunksystem der Type FM 1800-TV/6000 mit einer Kapazität von je 4 Radiofrequenzkanälen zu je 1800 Fernsprechanälen aufgebaut.

./.

- 9 -

C. Schifffahrt

Im Sinne der Regierungserklärung, wonach die Fortsetzung des Donauausbaues auch für die Großschifffahrt als Vorbereitung für die Verkehrsaufnahme auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal von großer Bedeutung ist, wird im Zusammenhang mit der energiewirtschaftlichen Ausnutzung der Donau auch auf die schifffahrtstechnische Planung großes Gewicht gelegt. Durch die Fertigstellung des Kraftwerkes Ottensheim im Jahre 1973 und den voraussichtlich im Jahre 1976 abgeschlossenen Bau des Kraftwerkes Altenwörth wird eine wesentliche Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse in Ober- und Niederösterreich erzielt und dadurch eine Stufe des Donauausbauprogrammes verwirklicht werden. Durch die Errichtung des Kraftwerkes Maut^{der}hausen werden dann die Fahrwasserverhältnisse/Großschiffahrtsstraße Donau den Erfordernissen nach Verkehrsaufnahme auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal zeitgerecht angepaßt sein.

D. Luftfahrt

In der Regierungserklärung wird ausdrücklich auf die Notwendigkeit der Zusammenarbeit mit anderen Luftbeförderungsunternehmen und Unternehmensgruppen hingewiesen. Die für eine betriebliche und technische Kooperation auf internationaler Ebene notwendige Umflottung der AUA auf ein einheitliches Fluggerät DC 9 wird nach Lieferung der neunten Maschine dieses Typs im September d.J. abgeschlossen sein.

Die mit der Einführung der neuen Type gestiegene Attraktivität unserer nationalen Fluglinie zeigt sich unter anderem auch dadurch, daß der Passagierverkehr im 1. Halbjahr 1972 gegenüber dem 1. Halbjahr 1971 um rund 25 % gestiegen ist. Während im 1. Halbjahr 1971 255.857 Personen mit der AUA flogen, zählte die Gesellschaft im 1. Halbjahr 1972 319.110 Passagiere.

Im Jahr 1971 wurde im Sinne der Regierungserklärung eine technische Kooperation mit der Swissair in die Wege geleitet und weiter ausgebaut. Im Zuge dieser Kooperation ist auch vorgesehen, daß nach dem Bau der Werft am Flughafen Wien-Schwechat

./.

- 10 -

technische Arbeiten für die Swissair in Wien durchgeführt werden.

Der in der Regierungserklärung für notwendig erachteten Zusammenarbeit der Zivil- und Militärluftfahrt wurde erhöhtes Augenmerk zugewendet. Neben den laufenden interministeriellen Koordinationsgesprächen wurde als erster Schritt ein Vertrag der AUA mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung abgeschlossen, auf Grund dessen Militärpiloten für gewisse Zeiträume als Verkehrspiloten für die Austrian Airlines dienstlich freigestellt werden.

Dadurch ergeben sich sowohl für die Zivilluftfahrt als auch für die Militärluftfahrt Vorteile, weil einerseits in Spitzenzeiten bei der AUA zusätzliche Piloten zur Verfügung stehen und andererseits die Militärpiloten ihre fliegerische Erfahrung - ohne daß dadurch der Republik zusätzliche Kosten erwachsen - erweitern können.

E. Elektrizitätswirtschaft

Entsprechend der Regierungserklärung liegen die Ausbauprogramme, insbesondere das zwischen der Verbundgesellschaft und den 7 Landesgesellschaften ausgearbeitete Koordinierungsprogramm zum Ausbau der österreichischen Wasserkraft vor. Dieses Ausbauprogramm wird jährlich revidiert, um auf Grund der vorliegenden Prognosen über den Strombedarf die Planungen den jeweiligen Verhältnissen anzupassen. Soweit es die Verbundgesellschaft und damit den direkten Bereich der Bundesregierung betrifft, wurde im Jahre 1971 der Baubeschluß über das Speicherkraftwerk Malta, das Draukraftwerk Ferlach, über die zweite Stufe des Ölgaskraftwerkes Korneuburg und über das Kernkraftwerk Tullnerfeld getroffen. Im Jahre 1972 wurde der Bau des Kraftwerkes Klaus sowie des Kraftwerkes Altenwörth beschlossen. Damit ist allein durch die Beschlüsse des Jahres 1971/72 die Grundlage für eine zusätzliche Leistung von 2,252.000 kW geschaffen worden. Die erforderlichen Beschlüsse der Bundesregierung zur Finanzierung der einzelnen Großprojekte sind jeweils im Ministerrat gesondert gefaßt worden.

./.

- 11 -

F. Allgemeines

Das in der Regierungserklärung genannte Kompetenzgesetz, welches die Zersplitterung der Verkehrsagenden beseitigen soll, wurde bereits ausgearbeitet. In diesem Gesetz ist u.a. vorgesehen, daß die Verkehrsagenden im Verkehrsressort zusammengefaßt werden und so die Grundlage für die Durchführung einer einheitlichen und planvollen Verkehrspolitik geschaffen wird.

Zu Punkt 2:

Im Rahmen meines Ressorts wurden nachstehende, in der Regierungserklärung nicht enthaltene Maßnahmen und Projekte durchgeführt bzw. verwirklicht:

A. Österreichische Bundesbahnen

Um einen weiteren Anreiz zum Bau von Anschlußbahnen zu bieten, wurden die Förderungsmaßnahmen für die Errichtung solcher Anlagen auch im Jahre 1971 fortgesetzt.

In diesem Jahr wurde für den Bau von 18 neuen und die Erweiterung von 6 bereits bestehenden Anschlußbahnen ein Betrag von 6,4 Mio S zur Verfügung gestellt. Für das Jahr 1972 ist die Förderung von 23 Projekten vorgesehen, wobei voraussichtlich 6 Mio S ausgegeben werden.

Insgesamt wurden bisher für 47 bereits fertiggestellte Bauvorhaben 12 Mio S aufgewendet. Diese bereits fertiggestellten Anschlußbahnen werden den ÖBB einen Frachtzuwachs von 60 bis 70.000 Wagen pro Jahr bringen. 15 Bauvorhaben von Anschlußbahnen mit einer Förderungssumme von 8,5 Mio S befinden sich vor der Fertigstellung. Der Frachtzuwachs für diese Anlagen wird bei 45.000 Wagen jährlich liegen. 19 Anschlußgleise mit einer Förderungssumme von 7 Mio S stehen vor dem Baubeginn. Der Frachtzuwachs dieser Anlagen wird bei etwa 30.000 Wagen liegen. Insgesamt wurden bisher 108 Ansuchen um die Zuteilung von Förderungsmitteln genehmigt.

./.

- 12 -

Um größere Industriegebiete an das Bahnnetz günstig anzuschließen, werden von den ÖBB auch sogenannte Stammgleise gebaut. Derartige Anlagen befinden sich gegenwärtig in Wels und Thaur, 1 Stammgleis in Linz-Wegscheid wird im Jahr 1972 fertiggestellt. Insgesamt werden für diese Zwecke 5,3 Mio S aufgewendet.

B. Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung

Um die Postverbindungen auf der Westbahnstrecke einschließlich des benachbarten Auslandes zu beschleunigen, wird von seiten der Post- und Telegraphenverwaltung in Zusammenarbeit mit den ÖBB die Führung eines "Postzuges" vorbereitet. Dieser Zug würde auf der Strecke Wien-Salzburg-Rosenheim(München)-Kufstein-Innsbruck eingesetzt werden.

Um die Zustellung in den sogenannten Landzustellbezirken zu verbessern, ist die Post- und Telegraphenverwaltung bemüht, eine Motorisierung dieser Landzustellung vorzunehmen. Im Zuge dieser bundesweiten Aktion wurden in den Jahren 70, 71 und 72 21 Postämtern 32 PKW der Type VW 1200 zugewiesen.

Im Zusammenhang mit der Planung und dem Bau des künftigen Güter- und Zugbildebahnhofes Wolfurt wird auch ein Postamt errichtet. Diesem werden Funktionen als Umleiteamt, Verzollungspostamt, Eintritts- und Austrittsauswechslungspostamt und Flugpostvermittlungspostamt zukommen, die derzeit von mehreren Postämtern (vor allem 6800 Feldkirch, 6850 Dornbirn und 6900 Bregenz) erfüllt werden. Diese Zentralisierung wird nicht nur weitgehende Betriebsrationalisierungen (Wegfall von Umladearbeiten, zweckmäßiger Einsatz mechanischer Betriebsmittel), sondern auch Laufzeitverbesserungen für Inlands- und Auslands-(Flug-)postsendungen ermöglichen. Die Postverwaltungen der BRD und der Schweiz haben bereits ihr Interesse an diesem Projekt bekundet und die entsprechende Abstimmung ihrer Postverbindung in Aussicht gestellt.

Im Zuge der Rationalisierung des Postbetriebsdienstes ist vorgesehen, im Bereich großer Bahnhofspostämter und bei wichtigen

./.

- 13 -

Straßenpostkursen Sprechfunkverbindung einzuführen. Durch diese Maßnahme wird eine Verbesserung der Betriebsleistung sowie erhöhte Sicherheit für das Personal und das Postgut erreicht werden.

C. Luftfahrt

Im Bereich der österreichischen Verkehrsluftfahrt stellt infolge der geographischen Situation die regelmäßige Bedienung des Flughafens Innsbruck ein besonderes Problem dar. Die Oberste Zivilluftfahrtbehörde hat sich mit diesem laufend befaßt und verschiedene Anflugverfahren untersucht. Im Dezember 1971 konnten nunmehr die Arbeiten für ein Anflugverfahren, welches für eine Realisierung vorgesehen ist, abgeschlossen werden. Dieses besteht aus einem Wolkendurchstoßverfahren mit anschließendem Sichtflugteil.

Nunmehr werden die Standorte für die Funknavigationsanlagen festgelegt und die wirtschaftlich kommerziellen Maßnahmen, wie Ausschreibung für die Entwicklung und den Aufbau der technischen Anlagen durchgeführt.

Die Entscheidungen, ob in weiterer Folge die notwendigen Investitionen zur Ermöglichung des neuen Anflugverfahrens vorgenommen werden, sind vom Aufsichtsrat der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. zu treffen.

D. Allgemeines

Neben den großen öffentlichen Verkehrsträgern wie Bahn und Autobuslinien bilden die Seilbahnen eine Grundlage des Fremdenverkehrs. Die laufende Steigerung des Winterfremdenverkehrs wäre überhaupt ohne den Ausbau der Seilförderanlagen undenkbar. Nun stellt jedoch die Finanzierung dieser Anlagen oftmals ein schwieriges Problem dar, da insbesondere auf dem ERP-Sektor für den Verkehrsbereich kostenbegünstigte Kredite nicht in genügendem Ausmaß zur Verfügung stehen.

Das Bundesministerium für Verkehr führt daher, um den Seilbahnunternehmen die Aufnahme von sonstigen Krediten oder die

./.

- 14 -

Abwicklung einer Zwischenfinanzierung zu ermöglichen, eine Zinsenzuschußaktion durch. Im Jahr 1971 wurden rund 770.000,--S für diesen Zweck zur Verfügung gestellt, heuer wurden im 1. Budgetüberschreitungs-gesetz zusätzlich 4 Mio S hierfür bereitgestellt.

Der Bundesminister:

