



N- 4961 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIC ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5901/1-1-1979

2303 IAB

1979 -03- 23
zu 2327/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Prechtl, Alberer und Genossen,
Nr. 2327/J-NR/1979 vom 1979 01 26, "Ver-
wirklichung des Regierungsprogrammes vom
5. November 1975 und darüberhinausgehende
Leistungen".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Zu 1:

Im Bereich des Bundesministeriums für Verkehr wurden die betreffenden Punkte der Regierungserklärung vom 5.11.1975 voll erfüllt, wie nachstehende Gegenüberstellung von Wortlaut der Regierungserklärung und getroffenen Maßnahmen zeigt.

Wortlaut der Regierungserklärung

"Die von Bahn und Post zu bewältigenden Probleme wurden für überschaubare Planungszeiträume in Unternehmenskonzepten dargelegt. Ihre Lösung steht und fällt mit umfangreichen Investitionen. Wegen des hohen Nachholbedarfes zur Anlagen-erhaltung werden die Tarifeinnahmen und Zuschüsse aus allgemeinen Steuermitteln zur Investitionsfinanzierung nicht ausreichen. Eine Regelung, die die Finanzierung der rentierlichen Investitionen der Bahn über den Kapitalmarkt ermöglicht, ist daher unerlässlich."

Für die Finanzierung der im Unternehmenskonzept der ÖBB vorge-sehenen Investitionen sowie für den forcierten Ausbau des Nahver-kehrs in Ballungsräumen wurden auch unter Heranziehung von Fremd-

- 2 -

mitteln wesentlich mehr Investitionsmittel zur Verfügung gestellt als in den Jahren zuvor. Mit 19,2 Milliarden Schilling in den Jahren 1976 bis 1979 wurden die Investitionen gegenüber 1972 bis 1975 um 45 % und gegenüber 1967 bis 1970 um 158 % gesteigert. Durch die Bereitstellung der erforderlichen Mittel in Höhe von 25,2 Milliarden Schilling wurden in den Jahren 1976 bis 1979 die im Unternehmensplan der Post- und Telegraphenverwaltung enthaltenen Investitionsplanungen voll erfüllt. Gegenüber den Jahren 1972 bis 1975 wurden die Investitionen um 65 % gesteigert, gegenüber 1967 bis 1970 um 300 %.

1970 bis 1979 erreichten die Investitionen bei Bahn und Post die Höhe von 93 Milliarden Schilling. 95 % dieser Auftragssumme fließen wieder in die österreichische Wirtschaft.

Diese Investitionen bringen
den beiden Bundesbetrieben

die Modernisierung ihrer Strukturen und Einrichtungen und
damit eine Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit;
den Kunden

weitere Verbesserungen von Angebot und Service;
den heimischen Gewerbe- und Industrieunternehmungen
in Zeiten weltweiter Rezessionserscheinungen kontinuierlich
steigende Aufträge;

für 40.000 Arbeitnehmer in der österreichischen Wirtschaft
sichere Arbeitsplätze, davon 12.400 in der Bauwirtschaft,
11.200 in der Elektroindustrie, 3.500 in der Fahrzeugin-
dustrie, 3.300 in der Maschinenindustrie und 9.600 in vielen
anderen Wirtschaftszweigen;

der österreichischen Volkswirtschaft
langlebige Infrastrukturen von bleibendem Wert.

- 3 -

Begünstigt durch das hohe Investitionsvolumen wurden bei den ÖBB vor allem Investitionsschwerpunkte zur Verbesserung der Anlagen und des Fahrparks gesetzt aber auch betriebliche und organisatorische Initiativen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit in der Verkehrsabwicklung ergriffen. Damit konnte die Qualität des Angebotes und die Attraktivität des Bahnbetriebes bereits bedeutend gesteigert werden.

Das hohe Investitionsvolumen hat auch dazu beigetragen, daß das Ergebnis der Gewinn- und Verlustrechnung der ÖBB stabilisiert werden konnte.

Wortlaut der Regierungserklärung

"Der Ausbau des überregionalen Verkehrsnetzes unter besonderer Berücksichtigung des devisenbringenden Transitverkehrs auf der Bahn einschließlich des kombinierten Verkehrs und des österreichischen Seehafenverkehrs wird mit den übrigen verkehrspolitischen Maßnahmen abzustimmen sein."

Zur Erhöhung der Durchlaßfähigkeit auf den Transitzmagistralen haben die Österreichischen Bundesbahnen durch den forcierten zweigleisigen Ausbau der Tauernbahn und des Karawankentunnels, durch den Ausbau der Verschiebebahnhöfe Hall in Tirol, Schwarzach-St.Veit und Linz, durch die Inangriffnahme der Arbeiten im Bahnhof Kufstein und durch die Installierung des Zugfunks auf der Tauernbahn Vorsorge getroffen. Dieses Programm wird ergänzt durch betrieblich-organisatorische Vorkehrungen, insbesondere in den Grenzbahnhöfen Brennero/Brenner, Tarvisio Centrale, Rosenbach und Hegyeshalom.

Zur Förderung der Kooperation Schiene - Straße wurden die kombinierten Verkehre intensiviert. Derzeit sind solche Verkehre eingerichtet zwischen Köln - Verona, München - Ljubljana, Wuppertal - Ala, Köln - Rubiera, St. Pölten - Dover und Wien - Woffurt.

- 4 -

Im Seehafenverkehr wurde durch gezielte Fahrplanverbesserungen sowie durch die Einarbeitung marktangepaßter Ausnahmetarife in die spezifischen Seehafentarife das Angebot beträchtlich verbessert.

Wortlaut der Regierungserklärung

"Zur Beschleunigung des Güterumschlages und besseren Ausnützung der Waggons werden die Lokomotivbeschaffung forciert und der Bau moderner Zentralverschiebebahnhöfe begonnen werden."

Ein moderner Fahrpark und leistungsfähige Großverschiebebahnhöfe schaffen die Voraussetzung für eine rationelle und rasche Verkehrsabwicklung und steigern die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn.

Das Lokomotivbeschaffungsprogramm wird planmäßig erfüllt; seit 1975 wurden 90 moderne E-Loks angeschafft; 1979 werden weitere 24 angekauft. Darüber hinaus wurden seit 1975 20 Diesellokomotiven in Dienst gestellt. Dem Bedarf der Wirtschaft entsprechend wurden seit 1975 3.186 modernste Güterwagen beschafft; 1979 ist der Ankauf weiterer 1.515 Güterwagen vorgesehen.

1978 wurde mit dem Bau des Zentralverschiebebahnhofes Wien-Kledering (Kosten 2,2 Milliarden Schilling, Teilinbetriebnahme bereits 1983) begonnen. Beim Großverschiebebahnhof Villach-Süd (Kosten 2,3 Milliarden Schilling) sind die Vorarbeiten abgeschlossen; mit dem Bau wurde kürzlich begonnen. Bei Vollinbetriebnahme beider Bahnhöfe können jährlich rund 110.000 Verschubstunden und rund 80.000 Zugstunden eingespart und die Beförderungszeiten bis zu 30 % vermindert werden. Der Güter- und Zugbildungsbahnhof Wolfurt (Kosten 1,1 Milliarden Schilling) wird zügig weitergebaut und 1981 fertiggestellt sein.

- 5 -

Der Ausbau der "Güternachtsprungverbindungen" - am Abend aufgegeben steht das Gut am Morgen für den Empfänger bereit - sowie der vermehrte Einsatz der elektronischen Datenverarbeitung im Rahmen des Güterinformationssystems sind weitere Maßnahmen zur Hebung der Beförderungsqualität.

Wortlaut der Regierungserklärung

"Das Städteschnellzugsangebot soll verdichtet und die Zahl der Verbindungen zwischen den nördlichen und südlichen Bundesländern vermehrt werden."

Das Städteschnellzugsangebot in Österreich wurde durch die forcierte Anschaffung von 350 modernsten Reisezugwaggons und 15 Triebwagengarnituren wesentlich verbessert.

Neue komfortable Schnellverbindungen zwischen Graz und Bischofshofen, Salzburg - Linz, Klagenfurt - München, Linz - Salzburg - Villach - Wien-Süd, sowie zwischen Linz und Graz und die Einführung eines 2-Stunden-Taktverkehrs zwischen Wien - Graz und Wien - Villach nach dem Vorbild des Taktverkehrs Wien - Salzburg haben das Verkehrsangebot neuerlich attraktiver gemacht.

Durch die Errichtung einer bereits mit der BRD vertraglich fixierten Gleiskurve in Rosenheim wird künftig der Fernverkehr auch zwischen Ost- und Westösterreich erheblich beschleunigt.

Ein breit gefächertes Tarifangebot - Kilometerbank, Firmennetzkarte, Stammkundenkarte, Austria Ticket Junior und die Verbesserung der Seniorenermäßigung - spricht ein breites Reisepublikum an. Für viele ist dadurch das Reisen mit der Bahn wieder eine echte Alternative gegenüber der Fahrt mit dem eigenen Wagen geworden.

- 6 -

Wortlaut der Regierungserklärung

"Erstmals hat der Bund Investitionsmittel für den öffentlichen Nahverkehr der Bundesbahn zur Verfügung gestellt. Die meisten Bundesländer sind grundsätzlich bereit, sich an den Kosten von Schnellbahnlinien zu beteiligen. Damit allein können aber kaum die Investitionen, noch viel weniger die Betriebskosten eines größeren, besseren Netzes der öffentlichen Personennahverkehrs-Unternehmen finanziert werden. Das Erschließen neuer Finanzierungsquellen für die großzügige Erfüllung dieser Aufgabe erscheint daher unerlässlich zu sein."

Mit der Einführung des für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zweckgebunden Anteiles der Kraftfahrzeugsteuer hat die Bundesregierung neue Finanzierungsquellen erschlossen. Den Österreichischen Bundesbahnen stehen seit 1976 jährlich steigende Investitionsmittel für die Einrichtung und den Ausbau attraktiver Nahverkehre in den Ballungsräumen zur Verfügung:

1976:	645 Mio S
1977:	1.255 Mio S
1978:	1.272 Mio S
1979:	1.386 Mio S

Ober die einzelnen Nahverkehrsprojekte wurden bereits und zwar mit Burgenland, Niederösterreich, Tirol, Vorarlberg und Wien Vereinbarungen abgeschlossen, die eine 20 %ige Beteiligung der Länder an den Investitionen vorsehen. Nachstehende Nahverkehrsprojekte wurden bereits fertiggestellt bzw. in Angriff genommen:

- 7 -

Innsbruck - Telfs-Pfaffenhofen (Inbetriebnahme 1978)
Stockerau - Hollabrunn (Inbetriebnahme Frühjahr 1979)
Wien-Süd - Neusiedl am See (Inbetriebnahme Herbst 1979)
Leopoldau - Wolkersdorf - Mistelbach
Bregenz - Feldkirch
Meidling - Liesing
Wien-Süd - Stadlau - Hirschstetten/Aspern
Bahnhof Leopoldau

Im Zentralraum Wien, Niederösterreich und Burgenland wird mit dem Ziel einer Verbundlösung eine Verknüpfung der Schnellbahn und U-Bahn angestrebt. Dabei steht erstmals neben der Aufteilung der Investitionskosten auch eine solche der Betriebslasten zur Diskussion.

Über weitere Nahverkehrsprojekte auch in anderen Bundesländern werden bereits Vorgespräche geführt.

Wortlaut der Regierungserklärung

"Einem besseren Service wie auch einer rationelleren und rascheren Postbeförderung soll die Reform der Postämterstruktur dienen. Mit den hiefür notwendigen Investitionen werden auch die Arbeitsbedingungen des Postpersonals auf einen zeitgemäßen Standard gehoben."

Die Arbeit der Post- und Telegraphenverwaltung im Dienste der österreichischen Bevölkerung und Wirtschaft auf Grundlage des Unternehmensplanes war in den letzten Jahren besonders erfolgreich. In den Jahren 1975 - 1978 ist es gelungen, die Abgänge laufend abzubauen; Im Jahre 1979 wird die Post- und Telegraphenverwaltung erstmals seit 1965 wieder einen Betriebsüberschuß und zwar in Höhe von rd. 1 Milliarde Schilling erzielen. Diese positive Entwicklung findet ihren Niederschlag in der steigenden Qualität der Dienstleistungen an die Postkunden.

- 8 -

Im Rahmen der Reform der Postämterstruktur wurde in der ersten Phase eine Konzentration des Zustelldienstes bei den bedeutenderen Postämtern durchgeführt. Diese Maßnahme wurde durch eine zügige Ausstattung der Landzustellung mit zweispurigen Kraftfahrzeugen begleitet. 1976 - 1978 wurden dafür 439 PKW bereitgestellt. Damit werden den Postkunden durch Vermehrung der Zustelltage, durch Zustellung und Annahme auch schwererer Pakete usw. beachtliche Vorteile geboten; für die Postbediensteten sind damit bessere Arbeitsbedingungen verbunden.

Ebenso kommen die in den Jahren 1976 - 1978 neu gebauten 28 Postämter und die durch Umbauten und Neuanmietungen sanierten 246 Postämter Postkunden und Postbediensteten zugute.

Neu eingerichtete Postschnellzüge und die Ausstattung der Umleitepostämter mit automatischen Verteilanlagen haben die Postbeförderung erheblich beschleunigt.

Zur schnelleren und schonenderen Beförderung von Paketen sowie zur rascheren Manipulation bei der Briefbeförderung trägt die Einführung der Paketbehälter- und Palettenverkehre bei, ebenso der Einsatz neuer posttechnischer Einrichtungen wie automatischer Paketförder- und Hängebahnen.

Durch Ausstattung aller Postämter mit elektronischen Rechenmaschinen im Jahre 1977 lässt sich die Kundenabfertigung vor allem im Zahlungsverkehr wesentlich rascher abwickeln.

Wortlaut der Regierungserklärung

"Die Herstellung von Telefonanschlüssen und die ständige Verbesserung der Qualität des Nachrichtenverkehrs werden einen weiteren Schwerpunkt bilden."

1976 bis 1978 wurden mehr als 500.000 Telefonanschlüsse neu hergestellt. Dadurch konnte die Warteliste auf 157.000 Anschlußwerber verkürzt werden. Sie liegt bereits erheblich unter der jährlichen Herstellungskapazität:

- 9 -

1978 wurden 184,000 Telefonanschlüsse neu hergestellt. Noch im Jahr 1979 wird es in Österreich mehr als 2 Millionen Telefonanschlüsse geben.

Die Versorgung des ländlichen Raumes mit Fernsprecheinrichtungen wurde in den letzten Jahren beschleunigt weitergeführt; 1979 werden dafür 380 Millionen Schilling zur Verfügung stehen.

Wesentliche Qualitätsverbesserungen im Nachrichtenverkehr brachte im inländischen Fernverkehr die Einrichtung zahlreicher Kurzwahlverbindungen und im internationalen Verkehr die Einrichtung des Selbstwählfernverkehrs nach allen automatisierten Fernsprechnetzen Europas.

Durch die Einrichtung modernster Großvermittlungsstellen wurde die technische Infrastruktur für ein hochwertiges, auf den Bedarf vieler Jahrzehnte ausgelegtes Fernmeldenetz geschaffen. Das größte dieser Vorhaben ist das 1978 fertiggestellte Fernmeldezentralgebäude Wien-Arsenal, für dessen Errichtung 2,5 Milliarden Schilling aufgewendet wurden.

In diesem Fernmeldezentrum sind neben modernsten Vermittlungseinrichtungen für den nationalen und internationalen Telefonverkehr auch Anlagen in neuester Technik für andere Fernmeldedienste untergebracht; so etwa die Zentrale für den öffentlichen Personenruf, ("Piepserl"). In Kürze wird in diesem Gebäude die erste computergesteuerte elektronische Vermittlungsstelle Österreichs für ein kombiniertes Daten- und Fernschreibnetz in Betrieb gehen.

Das österreichische Richtfunknetz wird planmäßig ausgebaut; neben dem Richtfunkturm Wien-Arsenal wurden die Richtfunkstationen Ansfelden und Exelberg bereits fertiggestellt.

Durch die Fertigstellung der Erdefunkstelle Aflenz Ende 1979 erhält Österreich direkten Zugang zum weltweiten Satelliten-fern sprechverkehr.

- 10 -

Neu entwickelte Telefonzellen und der seit 1976 forcierte Einsatz von Fernwahl-Münzfernspredchern verbessern die Infrastruktur für den Fremdenverkehr.

Auf dem Tarifsektor wurde zu Beginn 1978 der ermäßigte Wochenendtarif geschaffen. Dem ländlichen Raum kommt die neue Tarifzonengestaltung, die unter Zusammenlegung von Fernzonen zu Gebührenermäßigungen in der ersten Fernzone geführt hat, zugute. Pflegeheime und Gastbetriebe erhalten Ermäßigungen der Rundfunk- und Fernsehgebühren.

Im Juli 1979 wird der Selbstwählfernverkehr nach den USA und Kanada aufgenommen, wodurch eine Gebührensenkung um etwa ein Drittel möglich ist. Gleichzeitig werden die Telefongebühren im Selbstwählverkehr nach allen europäischen Ländern bis zu 20 % gesenkt.

Wortlaut der Regierungserklärung

"Durch die Modernisierung der Autobusse von Post und ÖBB wird die Verkehrsbedienung im ländlichen Raum verbessert werden."

In den Jahren 1975 bis 1978 haben Bahn und Post 966 modernste Großraumbusse neu angeschafft, damit den überalteten Fahrpark modernisiert und durch die Einrichtung von Gemeinschaftsverkehren, neuen Kraftfahrlinien, Taktverkehren, Schnellkursen und Verkehrsverdichtungen vor allem im ländlichen Raum erhebliche Verkehrsverbesserungen vorgenommen.

Das Durchschnittsalter der eingesetzten Omnibusse konnte erheblich reduziert werden, was nicht nur dem reisenden Publikum zugute kommt, sondern auch wesentliche Entlastungen auf dem Erhaltungssektor bringt.

- 11 -

Die angebotenen Tarife wie 7-Tage-Sichtkarte, Turnuskarten für Schichtarbeiter mit Ermäßigungen für Präsenzdiener und andere Ermäßigungen eröffnen weiten Bevölkerungsschichten den Zugang zu einem qualifizierten Verkehrsangebot.

Wortlaut der Regierungserklärung

"Im Individualverkehr soll die Verkehrssicherheit vor allem durch praxisnahe Fahrererausbildung und verstärkte Information über sicherheitsgerechtes Verkehrsverhalten gehoben werden."

Lag Österreich 1970 bei den Verletzungen und Todesraten im Straßenverkehr an der Spitze der vergleichbar motorisierten Staaten, so wurde in der Folge durch die Verkehrssicherheitsarbeit der Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den für den Straßenverkehr Verantwortlichen und den Verkehrsteilnehmern eine positive Entwicklung erreicht.

Von 1970 bis 1977 sank die Zahl der Verkehrsunfälle bezogen auf Einwohner um 12 % - die der getöteten Verkehrsteilnehmer sogar um 17 %, obwohl der Kraftfahrzeugbestand im gleichen Zeitraum um ein Drittel zugenommen hat. Besonders die Einführung des Tempolimits und der Gurtenanlegepflicht hat diese positive Entwicklung entscheidend bestimmt.

Seit 1975 verdanken jährlich mehr als 100 Österreicher ihr Leben dem Sicherheitsgurt.

78 % der tödlichen Verletzungen mit einspurigen Kraftfahrzeugen sind Kopfverletzungen. Die 1979 eingeführte Sturzhelmpflicht ist ein weiterer Schritt, dem Verkehrstod Schach zu bieten.

- 12 -

Das Verbot der Benützung der Autobahnen durch Kleinkrafträder entspringt vor allem der Verantwortung um jugendliche Verkehrsteilnehmer.

Die mit der 6. StVO-Novelle vorgenommene Angleichung der Verkehrsvorschriften an den internationalen Standard (Vereinheitlichung der Verkehrszeichen) ist für die Verkehrssicherheit in einem Fremdenverkehrsland wie Österreich besonders wichtig.

Eine österreichspezifische ausgewogene Lösung der Benützung von Spikes im Rahmen der 9. KDV-Novelle nimmt einerseits auf die Vorteile der Spikes im Interesse der Verkehrssicherheit, andererseits auf die zunehmenden Belastungen der Allgemeinheit infolge starker Fahrbahnbeschädigungen Rücksicht.

Der erhöhten Verkehrssicherheit dient auch das nach parlamentarischer Behandlung kürzlich in Kraft getretene Gefahrengütergesetz. Dieses Gesetz stellt sich einerseits als österreichisches Erfüllungsgesetz zum "Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße - ADR" dar, andererseits regelt es auch umfassend die Beförderung solcher Güter innerhalb Österreichs. Die Bestimmungen des Gesetzes enthalten Regelungen über die Verpackungen gefährlicher Güter; Vorschriften für Kraftfahrzeuge und Anhänger, mit denen gefährliche Güter befördert werden; Bestimmungen für die Oberwachung solcher Beförderungen und Vorschriften für den Fahrbetrieb wie z.B. Kennzeichnung, Reinigung, Entgiftung der Kraftfahrzeuge sowie Routenvorschreibungen, Befahren von Tunnels und anderes mehr.

Eine grundlegende Reform der Lenkerprüfung wurde eingeleitet. Durch Novellierung des Kraftfahrgesetzes wurde die Basis für eine besser koordinierte Vorgangsweise bei Fahrerausbildung und Prüfungspraxis geschaffen. Im Interesse der Verbesserung der Verkehrssicherheit sind darüber hinaus Vorarbeiten zur Einführung einer Berufsausbildung für Berufskraftfahrer in Angriff genommen worden.

- 13 -

Zur Information für verkehrssicheres Verhalten werden gemeinsam mit den Kraftfahrverbänden laufend Aktionen wie "Sicher in den Winter", "Der goldene Führerschein", "Das Kind im Straßenverkehr" durchgeführt, um Verkehrssicherheit im Bewußtsein der Verkehrsteilnehmer fest zu verankern.

Wortlaut der Regierungserklärung

"Österreich liegt an einem Schnittpunkt wichtiger Verkehrslinien Europas. Der Transitverkehr mit schweren Lastkraftwagen vom Osten und Südosten Europas nach den europäischen Ländern im Norden und Westen und auch umgekehrt wird immer intensiver. Es müssen daher Lösungen gefunden werden, daß auch diese Teilnehmer am österreichischen Straßenverkehr zu einer Beitragsleistung für die notwendigen Arbeiten am Straßennetz herangezogen werden.

Die Gesundheit seiner Bürger, der Schutz der Umwelt, die nur beschränkt ausweitbare Kapazität seines Straßennetzes und dessen hohe Bau- und Erhaltungskosten zwingen Österreich, auf eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene überall dort zu drängen, wo diese zur Übernahme in der Lage ist. Dies muß insbesondere für den Transport gefährlicher Güter gelten. Dazu sollen sowohl gesetzliche als steuerpolitische Schritte überlegt werden."

In Erfüllung dieser Absichtserklärung und um einem weiteren unverhältnismäßig starken Ansteigen des Lastkraftwagenverkehrs bei gleichzeitigem Rückgang des Transportsubstrates der Bahn entgegenzuwirken, wurde mit 1. Juli 1978 für schwere Lastkraftwagen der Straßenverkehrsbeitrag eingeführt. Auf dem Güterbeförderungssektor der Österreichischen Bundesbahnen lassen sich erste Auswirkungen dieses Schrittes zur Korrektur des Wettbewerbsnachteiles der Schiene gegenüber der Straße erkennen.

Während im ersten Halbjahr 1978 die auf der Schiene beförderte Tonnage gegenüber dem gleichen Zeitraum 1977 um nahezu 10 % niedriger lag, war von Juli bis November 1978 gegenüber dem 2. Halbjahr 1977 eine Zunahme um 3,2 % auf 20,19 Millionen Tonnen zu verzeichnen. Besonders erfreulich ist die Entwicklung im internationalen Verkehr: Hier steht einem Minus von 6,2 % im ersten

- 14 -

Halbjahr ein Plus von 5,3 % gegenüber. Im devisenbringenden Bahntransit betrug der Zuwachs sogar 8,4 % gegenüber einem Minus von 8,8 % im ersten Halbjahr.

Durch den Straßenverkehrsbeitrag und die Verzollung des von ausländischen Lastkraftwagen mitgeführten Treibstoffes wurde aber auch sichergestellt, daß der Transitverkehr jetzt auch einen Beitrag zur Erhaltung unserer Straßen leistet. Für die österreichischen Lastkraftwagen kommt es zu einer angemesseneren Beteiligung an der Erhaltung ihrer Verkehrswege.

Österreich hat allen Staaten Europas die Bereitschaft erklärt, an gesamteuropäischen Lösungen, die seit Jahren anstehen, mitzuarbeiten und sich solchen anzupassen, wenn auf österreichische Gegebenheiten in angemessener Weise Bedacht genommen wird.

Wortlaut der Regierungserklärung

"Die Automatisierung von Flugverkehrskontrolle und Luftraumüberwachung wird in Kooperation zwischen Verkehrs- und Landesverteidigungsressort erfolgen. Lärmmindernde An- und Abflügeverfahren sollen durch entsprechende Vorschriften und Überwachungsmaßnahmen herbeigeführt werden."

Die Austrian Airlines konnten 1970 - 1978 im Linien- und Charterverkehr mit einer Zuwachsrate von 174 % einen Anstieg der beförderten Passagiere auf 1,6 Millionen erzielen. Dieser Zuwachs liegt wesentlich über dem internationalen Durchschnitt. Im Luftfrachttransport konnte die AUA die Beförderungsleistung mehr als verdreifachen.

Umfaßte das Streckennetz 1970 31 Städte in 21 Ländern, so wurden 1978 im Linienverkehr 34 Städte in 26 Ländern angeflogen.

- 15 -

Die Grundlagen für die erzielten Leistungen bildet eine ständige Erneuerung und Erweiterung der Flotte. Während 1970 9 ältere Flugzeugtypen (darunter noch Propellermaschinen) im Einsatz standen, besteht die AUA-Flotte nun aus 14 modernen Flugzeugen der Typen DC 9-32 und DC 9-51.

1970 - 1978 wurden bei der AUA 887 Arbeitsplätze geschaffen. Von den Investitionen in Höhe von 3,1 Milliarden Schilling entfielen in der gleichen Zeitspanne rund 1,4 Milliarden auf Bauten im Inland. Mit dem Bau und Ausbau der Werftanlagen der AUA wurde ein Betrieb geschaffen, der dem neuesten Stand der Luftfahrttechnik entspricht. Gleichzeitig wurde zur Sicherung der Arbeitsplätze in der österreichischen Bauwirtschaft ein wesentlicher Beitrag geleistet.

Durch den Ausbau der 2. Piste wurde die Kapazität des Flughafens Wien Schwechat im Interesse der internationalen Luftfahrt wesentlich erhöht.

Das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Landesverteidigung haben die Voraussetzungen für die Automatisierung der Flugverkehrskontrolle und der Luftraumüberwachung geschaffen. Die technischen Vorbereitungen, Auftragsvergaben und die bereits durchgeführten Baumaßnahmen stellen die Inbetriebnahme spätestens 1981 sicher.

Für sämtliche österreichische Flughäfen und darüber hinaus eine Reihe kleinerer Flugplätze wurden lärmindernde An- und Abflugverkehre festgelegt. Diese Verfahren werden ständig verbessert.

- 16 -

Wortlaut der Regierungserklärung

"Das Investitionsprogramm der DDSG (Donaudampfschiffahrtsellschaft) in der Güterschifffahrt wird abgeschlossen. Der Ausbau der österreichischen Donauhäfen ist mit Hinblick auf die Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals in den achtziger Jahren zu fördern."

Das Investitionsprogramm der DDSG wurde Ende 1977 abgeschlossen. Die im Unternehmenskonzept vorgesehene Flottenumstellung ist durchgeführt. Damit verfügt die DDSG heute über eine Flotte, die zu den modernsten aller Donaustaaten zählt. Diese Flotte erbringt heute pro Schiffsbediensteten die doppelte Leistung an Nettotonnenkilometern wie im Jahre 1972 und der Anteil des qualifizierten Personals liegt heute bedeutend höher als damals. Durch den Einsatz der neu gebauten Europakähne ist das Unternehmen für die Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals gerüstet.

Im Hinblick auf die Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals wurden für den Donauhafenausbau in Wien, Krems und Linz Bundesförderungen bereitgestellt.

Das Binnenschiffahrtskonzessionsgesetz 1978 bietet Handhabe gegen eine Unterwanderung der heimischen Schiffahrt durch Ausländer.

Wortlaut der Regierungserklärung

"Auf Basis des Rohrleitungsgesetzes hat der wirtschaftliche Ausbau des österreichischen oder durch Österreich verlaufenden Rohrleitungsnetzes zu erfolgen."

Das zu Beginn 1976 in Kraft getretene Rohrleitungsgesetz bietet die Grundlage für einen volkswirtschaftlich sinnvollen Ausbau des österreichischen Rohrleitungsnetzes für den Transport von Energieträgern. Auf Grund dieses Gesetzes wurde bereits die im Raum Graz von der "Trans Austria Gasleitung" abzweigende und nach Jugoslawien weiterführende "Südost-Leitung" (SOL) in Betrieb

- 17 -

genommen sowie der Bau der "West Austria Gasleitung" (WAG), die von der CSSR über Baumgarten zur deutschen Grenze nächst Paussau verläuft und bis Frankreich führt, bewilligt. Diese Leitung wird voraussichtlich 1980 den Probeflug aufnehmen. Durch die Einbindung in das europäische Rohrleitungsnetz erhält Österreich die Bedeutung einer Energiedrehscheibe, was den Abschluß von Lieferverträgen mit allen geographischen und wirtschaftspolitisch in Betracht kommenden Staaten ermöglicht. Dies trägt entscheidend zu einer krisensicheren Energieversorgung bei, zumal die Grundlage für die Anbindung innerösterreichischer Versorgungsanschlüsse im Gesetz verankert ist.

Wortlaut der Regierungserklärung

"Das österreichische Seilbahnkonzept wird fertiggestellt und die technische und wirtschaftliche Konsolidierung der Seilbahnwirtschaft vorangetrieben werden. Auf die Sicherheit des Seilbahn- und Liftkunden ist verstärktes Augenmerk zu richten."

Das österreichische Seilbahnkonzept wurde 1978 fertiggestellt. Es bildet eine wichtige Entscheidungshilfe für Bundes- und Landesbehörden sowie Seilbahnunternehmungen für eine, die Erfordernisse der Sicherheit berücksichtigende gedeihliche wirtschaftliche Weiterentwicklung. Bei der Errichtung neuer und der Modernisierung bestehender Anlagen ist es richtungsweisend für die weitere Eröffnung der Bergregionen im Dienste des Fremdenverkehrs und setzt es Maßstäbe zur Bewahrung der natürlichen Erholungsräume. Als Grundlage für den Ausbau und die Verbesserung der Infrastruktur in den Berggebieten wird die Verwirklichung dieses Konzeptes in wirtschaftlich schwächeren Regionen zur Sicherung der Existenzgrundlagen beitragen.

Auf Grundlage der Lawinenschutzerlässe aus dem Jahre 1975 wurden die Lawinenschutzvorkehrungen und vor Lawinen gesicherte Skifahrten konsequent ausgebaut.

Von der Bundesregierung wurde neben der Gewährung von ERP-Krediten noch zusätzlich zur Förderung der Seilbahnwirtschaft eine Zinsenzuschußaktion neu eingeführt. 1975 bis 1978 wurde mit diesen Zinsenzuschüssen ein Kreditvolumen von etwa 500 Millionen Schilling gestützt, was aufgrund des Eigenmittelaufkommens in gleicher Höhe Investitionen von rund 1 Milliarde Schilling bedeutet. Diese Investitionen kommen nahezu ausschließlich österreichischen Unternehmungen zugute.

Zu 2

Abgesehen von der vollen Erfüllung der sehr weitgesteckten Zielsetzungen des Regierungsprogramms auf dem Verkehrssektor wurden im Verkehrsressort noch weitere, darüberhinausgehende und in die Zukunft weisende Aktivitäten gesetzt.

- Die Inangriffnahme bzw der Baufortschritt der Projekte der Groß- und Zentralverschiebebahnhöfe Wien-Kledering, Villach-Süd (Fürnitz) und Wölfurt bedeuten Maßnahmen, die über die Erfüllung des Wortlautes der Regierungserklärung hinaus in die Zukunft wirken und den Eisenbahnfrachtverkehr in Österreich auf eine völlig neue, moderne Basis stellen.

Da der auf wenige leistungsfähige Bahnhöfe konzentrierte Güterwagenverschub die raschere und selektive Bildung von Zügen nach bestimmten Destinationen und eine erhebliche Beschleunigung des Wagenumlaufes und somit der Beförderung mit sich bringen wird, können für die verladende Wirtschaft noch attraktivere Transportangebote bereit gestellt werden.

Die großen Bauvorhaben der Zentralverschiebebahnhöfe bedeuten Beschäftigungsmöglichkeiten für Dienstnehmer der unterschiedlichsten Berufe und Qualifikationsstufen. Allein durch das Großprojekt Wien-Kledering werden rund 950 Arbeitsplätze auf Jahre hinaus gesichert.

- 19 -

Die Ausstattung der Frachtenbahnhöfe mit modernster Technik, insbesondere die Anwendung der Elektronik bei der Betriebssteuerung und -abwicklung werden einen starken technologischen Impuls für die ausführende Industrie bedeuten.

Schließlich wird die Einsparung einer großen Anzahl von Zug- und Verschubstunden sowie die bereits erwähnte Beschleunigung des Wagenumlaufes, aber auch die Verminderung von Schadensfällen einen erheblicher Rationalisierungseffekt bei den ÖBB nach sich ziehen. Diese positiven Auswirkungen werden in ihrer Wirkung noch durch den forcierten Einsatz der elektronischen Datenverarbeitung im Rahmen des gesamten Güterverkehrs gesteigert. Das derzeit bei den ÖBB in Einrichtung und Ausbau befindliche Güter-Informationssystem (GIS) bildet die Voraussetzung für eine weitgehende Automatisierung des Güterverkehrs.

- Eine zukunftsweisende Maßnahme stellt auch der weitere Ausbau der Tauernbahn dar, in dessen Rahmen insbesondere die Tauernbahn-nordrampe abschnittsweise zweigleisig ausgebaut wird. Durch den Ausbau dieser wichtigen europäischen Nord-Südtransversale werden die hier noch bestehenden Engpässe schrittweise restlos beseitigt werden und dadurch vor allem für den Gütertransit eine den Erfordernissen entsprechende, leistungsfähige Eisenbahnstrecke zur Verfügung stehen.
- Mit der Inbetriebnahme des Rhein-Main-Donaukanals ist eine starke Zunahme der Transporte auf Europas neuer Wasserstraße zu erwarten. Dieser "Europakanal" reicht in seiner Auswirkung von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer und verbindet direkt dreizehn Staaten.

Um für diese Entwicklung gerüstet zu sein, wird von den ÖBB ein Hafenanschlußkonzept (Donauhäfen - Anschlußkonzept) erarbeitet, das die schienengleiche Anbindung der Umschlagplätze sichern

- 20 -

soll. Die Vorstellungen der ÖBB gehen dahin, im historischen Augenblick der Eröffnung des Rhein-Main-Donaukanals in den Hafengebieten mit kundengerechten Verkehrsangeboten präsent zu sein. Erste Aktivitäten wurden bereits durch die Übernahme der Wiener Hafenbahnen in das Eigentum der ÖBB gesetzt.

- Im Zuge der steten Verbesserung des Serviceangebotes haben die ÖBB nunmehr nach Neuordnung ihrer Anschlußbahnpolitik ein spezielles Konzept erarbeitet, in dessen Rahmen alle geeigneten, d.h. gleismäßig aufgeschlossenen Eisenbahngrundstücke gezielt der Wirtschaft angeboten werden (Bestandplatzkonzept).

Um für die verladende Wirtschaft einen verstärkten Anreiz zur Inanspruchnahme des Schienentransportes zu bieten, werden nunmehr auch Zinsenzuschüsse an Speditionsunternehmen für die Förderung von Umsetzeinrichtungen von der Straße auf die Schiene gewährt.

- Durch das EDV-Projekt "Personal-Informationssystem (PERSIS)" werden die Personalverwaltung der ÖBB automatisiert und damit die Verwaltungskosten reduziert. Massen- und Routinearbeiten im Bereich der Personalverwaltung werden vermindert und eine effektivere und jederzeit über die neuesten Daten verfügende Personalplanung ermöglicht.
- Die Post- und Fernmeldeverwaltung ist mit einer Reihe von Maßnahmen für die Anforderungen der achtziger Jahre gerüstet.

Einen ganz besonderen Schwerpunkt stellt die Durchführung des bisher größten Bauvorhabens der Post- und Telegraphenverwaltung, nämlich des Neubaues des Fernmeldegebäudes Wien-Arsenal dar. Diese Fernmeldezentrals wird im Endausbau ein Hauptbereichsamt für 100.000 Fernleitungen, ein Ortsamt für die Umgebung des Arsenals, ein internationales Transitamt Europa, ein interkontinentales Transitamt sowie weitere technische Einrichtungen für Fernschreib- und Datentechnik beinhalten. Das Fernmeldegebäude wurde im September 1978 fertiggestellt, seine Inbetriebnahme

- 21 -

erfolgt etappenweise, wobei die erste Ausbaustufe bereits in Betrieb ist. Die auf die zu erwartenden Fernmeldebedürfnisse hin konzipierten Fernmeldeeinrichtungen gewährleisten eine kontinuierliche, den modernsten Erfordernissen entsprechende Abwicklung des Fernmeldebetriebes und -verkehrs bis in die weitere Zukunft.

- Die ständig steigenden Kommunikationserfordernisse und neue Erkenntnisse der Hochfrequenztechnik haben eine sprunghafte Entwicklung des Nachrichtenwesens insbesondere auch auf dem Gebiete der Übertragung von Fernmeldesignalen über Weltraum-satelliten ausgelöst. Dementsprechend wurde im Jahre 1977 der Bau einer eigenen österreichischen "Erdefunkstelle" in Aflenz in der Steiermark, welche Satellitensignale übernehmen kann, in Angriff genommen.

Nach Fertigstellung der Anlage wird es möglich sein, ohne Zuhilfenahme von Drittländern direkt mit Afrika, Nord- und Südamerika sowie mit dem asiatischen Raum in Verbindung zu treten. Gerade für Österreich als Sitz zahlreicher internationaler Organisationen mit ihren weltweiten Verbindungen ist die neue Fernmeldeeinrichtung besonders bedeutsam.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß bei der Planung und Gestaltung der umfangreichen Anlage auf die Erfordernisse des Landschafts- und Umweltschutzes in höchstmöglichem Maße Bedacht genommen wurde.

- Von weittragender Bedeutung ist desweiteren die Gründung der Österreichischen Fernmeldetechnischen Entwicklungs- und Förderungsgesellschaft m.b.H. zur Schaffung der Voraussetzungen für die Einführung des vollelektronischen Telefonsystems.

- 22 -

Der Ausbau des elektronischen Telefonsystems wird das Fernsprechwesen jedenfalls des nächsten Jahrzehntes nachhaltig beeinflussen und prägen. Die Umstellung des Fernsprechsystems auf ein vollelektronisches Wähl- und Betriebssystem mit vergrößerten Anwendungsmöglichkeiten für den Benutzer sichert überdies die Arbeitsplätze in der einschlägigen Industrie. Darüberhinaus werden sich durch die Entwicklungs- und Forschungsarbeiten auch neue Chancen für den österreichischen Export ergeben.

- Seit Oktober 1978 ist in Wien bei sechs Telefonzellen ein Notruf ohne Münzeinwurf möglich. Es ist beabsichtigt, diese Einrichtung schrittweise auszubauen und damit dem Sicherheitsinteresse der gesamten Bevölkerung zu entsprechen.

- Von grundsätzlicher Bedeutung für die gesamte Wirtschaft ist schließlich eine Reihe ordnungspolitischer Maßnahmen, die ein sinnvolles Neben- und Miteinander der einzelnen Verkehrsträger insbesondere von Schiene und Straße gewährleisten sollen. Dazu zählt die im Bundesministerium für Verkehr durchgeföhrte überlegte Kontingentpolitik im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr. Diese soll einerseits den Bedürfnissen und Erfordernissen der heimischen Wirtschaft möglichst entgegenkommen, andererseits einem übermäßigen Ansteigen des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs durch ausländische Frächter und somit einer Überfremdung zu Lasten der inländischen Transportwirtschaft entgegenwirken.

Wien, 1979 03 08
Der Bundesminister

