



II - 3292 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 MAG. VIKTOR KLIMA
 Pr.Zl. 5901/46-4-92

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

ANFRAGEBEANTWORTUNG

3362/AB

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Renoldner, Freundinnen und Freunde vom
 9. Juli 1992, Nr. 3292/J-NR/1992, "Kaufange-
 bote für das Achensee-Wasserkraftwerk an die
 Landeshauptstadt Innsbruck"

1992-09-11

zu 3292/AB

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Welche Maßnahmen wird der Bundesminister setzen, um zu klä-
 ren, ob das Dumping-Preisangebot der Österreichischen Bundes-
 bahnen auf politischen Druck hin zustande gekommen ist?"

Gibt es bereits Ergebnisse einer derartigen Erhebung?"

Es wurde keinesfalls politischer Druck auf die Preisgebarung
 ausgeübt. Nachdem die ÖBB den höchsten Angebotspreis ab-
 gaben, kann von einem "Dumping-Preisangebot" nicht im
 mindesten gesprochen werden.

Zu Frage 3:

"Wie begründet der Bundesminister, daß die Österreichischen
 Bundesbahnen trotz des hohen Bedarfes kein konkurrenzfähiges
 Kaufangebot für das Achensee-Kraftwerk gemacht haben?"

Die ÖBB haben das Angebot der Verbundgesellschaft um 4 Mio S
 überboten.

Betriebswirtschaftliche Untersuchungen bestätigen diese Vor-
 gangsweise.

Zu Frage 4:

"Welche Maßnahmen wird der Bundesminister ergreifen, um den
 Verdacht einer Preisabsprache zwischen der TIWAG, der Verbund-
 gesellschaft und den Österreichischen Bundesbahnen zu ent-
 kräftten?"

- 2 -

Preisabsprachen zwischen TIWAG, Verbundgesellschaft und ÖBB sind mir nicht bekannt.

Zu Frage 5:

"Wie schätzt der Bundesminister die Studie von Univ.-Doz. Dr. Hans Jürg Humer ein, der den Wert des Achensee-Kraftwerkes zwischen 2 und 3,5 Milliarden Schilling veranschlagt?"

Diese Studie und die darin enthaltenen Bewertungskriterien für das angesprochene Kraftwerk sind mir nicht bekannt.

Zu Frage 6:

"Wie beurteilt der Bundesminister angesichts dieser Schätzung das erstaunlich einmütige Kaufangebot von 1 Milliarde Schilling?"

Mit sind die Angebote der anderen Anbotleger nicht bekannt.

Zu Frage 7:

"Wie groß ist der Energiebedarf der Österreichischen Bundesbahnen im Bereich der Inntal- und Brennerstrecke einschließlich der zu erwartenden Zuwächse? Welche Prognosen hat der Bundesminister diesbezüglich?"

Der Energiebedarf im Bereich der Inntal- und Brennerstrecke stellt sich (mit Stand 1991) wie folgt dar:

Erzeugung Tirol	GWh	Verbrauch	GWh
KW Achensee	40	Abgabe an	
KW Fulpmes	70	Unterwerke in Tirol	
Summe Tirol	110		281
Mindestleistung Tirol	MW	Bedarfsspitzen	MW

- 3 -

KW Achensee	7	in den
KW Fulpmes	2	Unterwerken Tirols
Summe Tirol	9	79

Für das Jahr 2000 ergibt sich im Hinblick auf die Maßnahmen der Neuen Bahn (Ausbau Transitkorridor Brenner, Nahverkehr, Verdichtung des Fahrplanangebotes, etc.) ein Bedarf von 445 GWh/140 MW.

Das bedeutet demnach für das Jahr 2000 ein Aufbringungsmanko von 335 GWh/131 MW. Die Traktionsenergie muß im Verbrauchsbereich erzeugt werden, da die Kapazität der Übertragungsleitungen bereits zu gering ist.

Zu den Fragen 8 und 9:

"Mit welchen Mitteln wird sich der Bundesminister dafür einsetzen, daß der Bedarf der Österreichischen Bundesbahnen beim Verkauf des Achensee-Kraftwerkes durch die Landeshauptstadt Innsbruck berücksichtigt wird?

Wie steht der Bundesminister zu dem geäußerten Verdacht, die Österreichischen Bundesbahnen würden für einen Bau des Stubai-Kraftwerkes eintreten, wenn sie das Achensee-Kraftwerk nicht erwerben können?"

Die ÖBB benötigen, um die prognostizierten Bedarfswerte decken zu können, zusätzlich zum geplanten Umformerwerk Ötztal (60 MW Leistung) ein bedarfsspitzendeckendes Kraftwerk mit 90 MW Leistung.

Um dies zu gewährleisten, plant die ÖBB das Projekt Kraftwerk Neustift im Stubaital zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung einzureichen.

Zu Frage 10:

"Wie steht der Bundesminister dazu, daß die Bundesbahn trotz einer umweltfreundlichen Imagewerbung dabei in den Dunstkreis gigantischer Umweltzerstörer in einem touristisch bedeutenden Alpental gerät?"

- 4 -

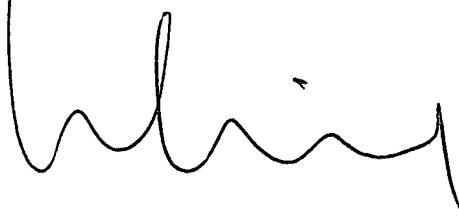
Der Einsatz "sauberer" Energie macht die Bahn - insbesondere im Hinblick auf die zunehmende Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene "zum umwelt-freundlichsten Verkehrsmittel".

Aus diesem Grund sind die ÖBB bemüht, den Bahnstromverbrauch verstärkt aus bahneigenen Wasserkraftwerken (derzeit zu etwa 30 %) abzudecken.

Ein Kraftwerk bedeutet - bei Einhaltung entsprechender be-gleitender Maßnahmen und unter Bedachtnahme auf die Prüfung der Umweltverträglichkeit - keineswegs eine "gigantische Um-weltzerstörung"; auch in anderen Fremdenverkehrsregionen (z.B. Oberpinzgau, Zillertal) konnten Wasserkraftwerke ohne Beeinträchtigungen des Tourismus errichtet werden. Vielmehr wäre es eine wesentliche Umweltzerstörung, den Verkehr mangels Bahnstrom auf die Straße zu zwingen.

Wien, am 8. September 1992

Der Bundesminister

A handwritten signature consisting of a series of wavy, horizontal strokes forming the letters 'W' and 'i'.