



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5901/46-4-92

II-7243 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

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"

3362 IAB

1992 -09- 11

zu 3292/J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Welche Maßnahmen wird der Bundesminister setzen, um zu klären, ob das Dumping-Preisangebot der Österreichischen Bundesbahnen 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 abgaben, 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 Vorgangsweise.

Zu Frage 4:

"Welche Maßnahmen wird der Bundesminister ergreifen, um den Verdacht einer Preisabsprache zwischen der TIWAG, der Verbundgesellschaft und den Österreichischen Bundesbahnen zu entkräften?"

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

- 3 -

KW Achensee	7	in den
KW Fulpmes	2	Unterwerken Tirols
<hr/>		
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 Verbrauchsgebiet 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 Alpentäl 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 umweltfreundlichsten 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 begleitender Maßnahmen und unter Bedachtnahme auf die Prüfung der Umweltverträglichkeit - keineswegs eine "gigantische Umweltzerstörung"; 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

