



II- 1062 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr. Zl. 5.901/4-I/1-1971

447/A.B.
ZU 426/J.
Präs. am 5. April 1971

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Glaser, Mayr und Genossen; Nr. 426/J-NR/1971 vom 17. Februar 1971: "Durchführung der Regierungserklärung des Bundeskanzlers Dr. Kreisky vom 27. April 1970".

Soweit von der gegenständlichen Anfrage Ressortbereiche des Bundesministeriums für Verkehr betroffen sind, erlaube ich mir, hiezu folgendes mitzuteilen:

A) Österreichische Bundesbahnen

- Das bis 1975 erstellte Programm über die Umstellung von noch 485 km Bahnstrecken auf elektrischen Betrieb wurde weitergeführt und konnte in einigen Fällen sogar beschleunigt werden. Schon am 23.5.1970 wurde der elektrische Zugsbetrieb auf den Strecken Selzthal - Hieflau und Hieflau - Eisenerz aufgenommen. Das weitere Elektrifizierungsprogramm betrifft nachstehende Strecken:

Hütteldorf-H. (Penzing) - Meidling (Wiener Verbindungsbahn)	Fertigstellung 23.5.1971
Kleinreifling - Hieflau	" Anfang 1972
jedoch auf der Teilstrecke Hieflau - Landl bereits	" am 22.3.1971
Graz - Spielfeld - Straß	" am 21.5.1972

- 2 -

Im Stadium der Projektierung bzw. von Vorarbeiten sind die Strecken:

Maxing - Klein Schwechat	Fertigstellung Ende 1971
Oberlaa - Simmering	" Sommer 1972
Linz - Summerau	" bis Sommer 1973.

Der weitere Ablauf des Elektrifizierungsprogrammes sieht vor:

Simmering - Stadlau - Süßenbrunn (Leopoldau)	Fertigstellung Herbst 1972
Meidling - Wampersdorf - Wiener - Neustadt	" Sommer 1973
Wien Süd - Gramatneusiedl - Wampersdorf	" Sommer 1973
Linz - Spital a. Phyrn	" Herbst 1974
Restliche Strecken im Wiener Raum (Vorortelinie, Donauuferbahn)	" Herbst 1974
Gramatneusiedl - Hegyeshalom	" Herbst 1975
Wien FJB - Tulln	" Herbst 1975
Gänserndorf - Bernhardsthal - (Breclav)	" Ende 1975.

2. Im Rahmen des in der Regierungserklärung vorgesehenen Investitionsprogrammes wurde hinsichtlich der Erhaltung und Erneuerung von Fahrbetriebsmitteln auch ein entsprechendes Beschaffungsprogramm für elektrische Lokomotiven und Triebwagen vorbereitet. Dieses umfaßt:

40 E-Lokomotiven der Reihe 1042 (je 20 für die Jahre 1971 und 1972 vorgesehen, 16 Lok's gleicher Bauart wurden bereits 1970 ausgeliefert)

- 3 -

- | | | |
|-----|---|--------------------------------------|
| 4 | Thyristorlokomotiven | (Auslieferung erfolgt 1971 und 1972) |
| 100 | E-Lokomotiven
(Thyristor-Loks) | (Einsatz in den Jahren bis 1975) |
| 7 | Zwischenwagen für
Städtetriebwagenzüge | (1971) |
| 8 | Elektrotriebwagen der
Reihe 4030. | |

Zur Fortführung der Verdieselung des Betriebes auf jenen Strecken, die vom wirtschaftlichen Standpunkt nicht elektrifizierungswürdig erscheinen, wurde gleichfalls ein Investitionsprogramm erarbeitet, das die Anschaffung von 88 Diesellokomotiven der Reihe 2043/2143 (1.500 PS) und 39 Diesellokomotiven der Reihe 2067 (600 PS) umfaßt. Davon wurden bereits bestellt oder bindende Bestellszusagen gegeben für 20 Einheiten der Reihe 2043 (bis Ende 1970 bereits 11 Stück geliefert), 20 Lokomotiven der Reihe 2143 (bis Ende 1970 bereits 10 Stück geliefert) sowie 10 Lokomotiven der Reihe 2067, von denen im heurigen Jahr 8 Stück und 1972 die beiden restlichen Einheiten geliefert werden.

Im Investitionsprogramm wurden auch Maßnahmen zur Modernisierung, Rationalisierung und zur Ergänzung des Fahrparkes vorgesehen. Ein Großteil dieser Maßnahmen geht bereits der Verwirklichung entgegen. So werden bis August 1971 385 vierachsige Inlandreisezugwagen Schweizer Bauart geliefert sein. Die Nachschaffung von 300 solchen Waggons erfolgt in den Jahren 1971 - 1975.

Durch die planmäßig erfolgte Lieferung der bestellten Inland-Reisezugwagen konnten 67 zwei- und vierachsige Wagen älterer Bauart außer Dienst gestellt werden. Dabei hat sich trotz Ausmusterung die Anzahl der zur Verfügung stehenden Sitzplätze erhöht.

- 4 -

Die Bemühungen zur Realisierung der Regierungserklärung betreffen auch die Erneuerung des internationalen Wagenparkes der Österreichischen Bundesbahnen, der leider zum Teil als veraltet bezeichnet werden muß.

Zunächst sollen 150 RIC-Wagen, deren Auslieferung in den Jahren 1972 - 1975 erfolgen wird, in Auftrag gegeben werden. Diese Wagen werden dem Studienergebnis der UIC (Internationaler Eisenbahnverband) zur Schaffung eines europäischen Einheitswagens entsprechen. Außerdem wurden 12 Liegewagen modernster Bauart bestellt.

Bei der Verwirklichung des Programmpunktes "Erhaltung der Fahrbetriebsmittel" wurde auch darauf Bedacht genommen, daß in vielen Fällen eine Erhöhung des Fahrkomforts durch verschiedene Umbaumaßnahmen und Verbesserungen erreicht werden kann. In diesem Sinne wurden verschiedene Arbeiten und Verbesserungen an vorhandenen Reisezugwagen durchgeführt (z.B. Erneuerung der Inneneinrichtung, Ersatz der Faltenbälge durch Gummiwülste sowie der Gleitlager durch Rollenlager, Umbau von Achsgestellen, Einbau automatischer Türschließeinrichtungen, Verbesserung der Laufruhe u.s.w.).

Im Rahmen des Investitionsprogrammes wurde auch das Güterwagen-Großbauprogramm weiter vorangetrieben. Bis 1973 werden 9.000 Güterwagen ausgeliefert werden. Wegen Ausmusterung überalterter Güterwagen wird die Fortsetzung des Programmes ab 1975 mit jährlich 800 in Dienst zu stellenden Einheiten erfolgen. Daneben werden 1000 Spezialwagen (Drehgestell-Flachwagen) und 10 Autotransportwagen beschafft. Von den Spezialwagen sind 350 Stück schon geliefert worden. Von 20 bestellten Niederflurwagen wurden 14 Stück schon im Jahre 1970 ausgeliefert; die Lieferung der restlichen 6 Niederflurwagen erfolgte im März 1971.

- 5 -

Ein Spezialservice, welches die Österreichischen Bundesbahnen ihren Kunden bieten und welches internationale Beachtung hervorgerufen hat, ist die Einführung des Huckepack-Verkehrs für Lastkraftwagen. Am 29.XII.1970 wurde ein derartiger Verkehr zwischen den Bahnhöfen Bludenz - Schönwies mit 3 Zugsparen täglich aufgenommen.

Ebenso wie auf den Gebieten der Elektrifizierung und der Erhaltung und Erneuerung der Fahrbetriebsmittel ist ein Investitionsprogramm zur Erneuerung der baulichen Anlagen bereits erstellt. Dieses sieht neben den laufenden Erneuerungen auf dem gesamten Streckennetz der Österreichischen Bundesbahnen insbesondere folgende Maßnahmen vor:

a) Um- und Ausbau

der Bahnhöfe

Schwarzach-St.Veit, Leoben, Kufstein, Wien/Westbhf.
(Errichtung einer Wagenwasch- und Autoverladeanlage
eingeplant),

Salzburg Hbf. (als Vorstufe zum endgültigen Ausbau),

der Verschiebebahnhöfe

Salzburg Gnigl, Solbad Hall in Tirol, Innsbruck Fbh.

der Güterdienstanlagen

Wien Nordwestbhf., Wien-Matzleinsdorf und
Wien Westbahnhof;

- b) Verlagerung der Anlagen für die Reise- und Güterzugbildung sowie der kommerziellen Anlagen und der Einrichtungen des Zugförderungsdienstes von Bregenz nach Wolfurt, wie auch Verlegung des Bahnhofes Freudenufer, wie auch Verlegung des Bahnhofes Freudenufer, wie auch Verlegung des Bahnhofes Freudenufer,
- c) Bau der für den innerstädtischen Verkehr von Wien bedeutungsvollen Haltestellen Matzleinsdorferplatz, Brünnerstraße und Rennweg;

- 6 -

- d) zweigleisiger Ausbau der Strecken Zirl - Telfs, Feldkirch - Lauterach, Krumpendorf - Klagenfurt, Tauernbahn (Streckenteile);
- e) Zulegung von Gleisen in den Bahnhöfen Klein Schwechat (5), Liesing (1), Guntramsdorf-Kaiserau (2), bereits durchgeführt sowie geplant in Rosenbach, Hohenau, Villach Hbf. und Innsbruck Westbhf., ferner Errichtung einer Verbindungsschleife Kledering - Klein Schwechat;
- f) Ausbau der Umschlagseinrichtungen für den kombinierten Verkehr Schiene - Straße (Haus-Haus).
Konzentration sämtlicher Voraussetzungen für den Paletten-, Container- und Straßenrollerverkehr.

Alle hiefür notwendigen Vorarbeiten wurden eingeleitet.

Das Regierungsprogramm bezeichnet als einen der Schwerpunkte auch die Erneuerung der Sicherheitseinrichtungen. Ein diesbezüglicher Plan liegt vor, in dessen Rahmen bis 1973 nachstehende Vorhaben verwirklicht werden, wobei - wie aus der Aufstellung ersichtlich ist - ein erheblicher Teil des Programmes bereits in die Tat umgesetzt werden konnte:

	fertig- gestellt	im Bau
7 Zentralstellwerke	1	4
24 Mittelstellwerke	5	5
28 autom. Blockstellen	4	8
sonstige Stellwerke	0	1
Einrichtung von Fern- steuerungsanlagen in 4 Bahnhöfen	0	3
Neuausrüstung mit Streckenblock 492 km	57 km	126 km
Ausrüstung mit induktiver Zugbeeinflussung 942 km	128 "	126 "

- 7 -

3. Die Regierungserklärung führt aus, daß zur rationelleren Abwicklung des Güterverkehrs der Bau moderner Zentralverschiebebahnhöfe und Umschlageinrichtungen unter besonderer Berücksichtigung des kombinierten Verkehrs sowie der Bau von Anschlußbahnen sinnvoll ist. Ein entsprechendes Güterverkehrskonzept für ganz Österreich ist erstellt und bereits in Angriff genommen.

Es sieht vor, die derzeit wegen der unzulänglichen Anlagen in 16 Hauptverschiebe-, 26 Hilfsverschiebe- und 5 Bedienungsbahnhöfen mit durchwegs veralteten Verschiebetechniken durchzuführenden Zugbildeaufgaben im Güterverkehr auf 8 Ballungsräume mit insgesamt 9 Hochleistungsverschiebebahnhöfen zu konzentrieren. Dem Konzept entsprechend sollen nachstehende Hochleistungsverschiebebahnhöfe errichtet werden:

- I) Raum Wien - Zentralverschiebebahnhof Wien
- II) Raum Linz - Hauptverschiebebahnhof Linz
- III) Raum Salzburg - Hauptverschiebebahnhof
Salzburg Gnigl
- IV) Raum Innsbruck - Hauptverschiebebahnhöfe
Solbad Hall i.T. und
Innsbruck Frachtenbhf.
- V) Raum Selzthal - Hauptverschiebebahnhof Selzthal
- VI) Raum Bruck a.d.Mur - Leoben - Hauptverschiebe-
bahnhof Niklasdorf
- VII) Raum Graz - Hauptverschiebebahnhof Graz
- VIII) Raum Villach - Hauptverschiebebahnhof Villach Süd

Im Rahmen dieser Planung wurden die Gleisanlagen der Hauptverschiebebahnhöfe Graz und Selzthal bereits entsprechend ausgebaut. Die Einrichtung einer modernen Abrollautomatik in diesen Bahnhöfen ist für später vorgesehen.

- 8 -

Der Hauptverschiebebahnhof Salzburg Gnigl befindet sich derzeit in Umbau und wird nach seiner Fertigstellung, voraussichtlich im Jahre 1973, der erste Hochleistungsverschiebebahnhof Österreichs mit modernsten Verschiebetechniken sein.

Im Hauptverschiebebahnhof Solbad Hall i.T. werden derzeit die Gleisanlagen entsprechend ausgebaut. Diese 1970 begonnenen Umbauarbeiten werden im Jahre 1972 beendet sein. Der Ausbau zu einem Hochleistungsverschiebebahnhof mit Abrollautomatik ist vorgesehen.

Im Hauptverschiebebahnhof Innsbruck Fbf wird die veraltete Sicherungsanlage durch eine moderne Anlage mit Zentralstellwerk ersetzt. Mit der Fertigstellung dieses 1970 begonnenen Vorhabens kann Anfang 1973 gerechnet werden.

Für den Bau des Zentralverschiebebahnhofes Wien, der im Gesamtkonzept die Schlüsselstellung einnimmt, sind im Investitionsprogramm 1971 - 1975 der Österreichischen Bundesbahnen erstmals Mittel vorgesehen.

Bezüglich der Einführung des kombinierten Verkehrs verweise ich auf die schon unter Punkt 2 erwähnte Aufnahme des Huckepack-Verkehrs zwischen den Bahnhöfen Bludenz - Schönwies. Die Frage einer Erweiterung des kombinierten Verkehrs wird eingehend geprüft.

Zur Erfüllung des Punktes "Bau von Anschlußbahnen" wurden seitens der Österreichischen Bundesbahnen völlig neue Wege beschritten, indem die Planungskosten zur Gänze durch die Bahn getragen werden, sofern es zur Realisierung des betreffenden Projektes kommt. Außerdem beteiligen sich die Österreichischen Bundesbahnen förderungsmäßig auch an den Baukosten.

- 9 -

Um einen weiteren Anreiz zur Errichtung solcher Anschlußbahnen zu bieten, werden schon seit einiger Zeit neue Bestimmungen angewandt, die an Stelle veralteter Regelungen, die noch aus der Zeit der Monopolstellung der Eisenbahn stammten und zu unliebsamen Auseinandersetzungen mit den Kunden führten, getreten sind. Am 19. April 1971 werden diese "Allgemeinen Bestimmungen für Anschlußbahnen" auch formell aufgelegt und stehen dann auch allen Interessierten zur Information zur Verfügung. Eigene Informations- und Betreuungsstellen für Anschlußbahnunternehmen sind sowohl bei der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen als auch bei den einzelnen Bundesbahndirektionen errichtet worden.

Die positive Auswirkung der neuen Anschlußbahnpolitik der Österreichischen Bundesbahnen zeigt sich in folgender Bilanz:

Bis Dezember 1970 wurde der Bau bzw. die Erweiterung von 18 Anschlußbahnen gefördert, wodurch ein Frachtzuwachs von über 31.000 Wagen je Jahr erzielt wird.

In den ersten beiden Monaten des Jahres 1971 sind bereits 7 Ansuchen zur Förderung für Errichtung neuer Anschlußbahnen eingelangt. Zusammen mit dem Ausbau von Stammgleisen wird ein Frachtzuwachs von rund 20.000 Wagen im Jahr erwartet. Für das Jahr 1971 wird mit weiteren 30 - 40 Förderungsansuchen gerechnet.

4. Der Programmpunkt der Regierungserklärung hinsichtlich eines Schnellverkehrsnetzes für den Fernverkehr wird laufend durch die Beschaffung der notwendigen Fahrbetriebsmittel, durch den Ausbau der Städteschnellverbindungen, insbesondere aber auch durch die Herstellung eines geeigneten Oberbaues seiner endgültigen Verwirklichung zugeführt.

5. Was den Ausbau der Schnellverkehrsverbindungen zwischen und in nahe gelegenen Ballungsgebieten anlangt, so erfolgt die attraktive Ausgestaltung dieser Schnellverkehrsverbindungen durch Einsatz modernster Triebwagengarnituren, Führung zusätzlicher Zwischenwagen, fahrplanmäßige Sanierung der 7 Ballungsräume, insbesondere des Ballungszentrums Wien, laufend. In diesem Zusammenhang werden derzeit Besprechungen mit dem Magistrat der Stadt Wien wegen Schaffung bzw. Erweiterung des Tarifverbundes (Ausweitung des bestehenden Tarifverbundes auf die Südbahn) geführt. Eng verbunden hiemit ist die Elektrifizierung der Verbindungs- und Donauländebahn.

Vorbereitende Studien über die Einrichtung von neuen Schnellverkehrsverbindungen in den Ballungszentren sind im Gange.

B) Post- und Fernmeldewesen

Das Regierungsprogramm sieht im Rahmen des Post- und Fernmeldewesens insbesondere eine Fortsetzung des Investitionsprogrammes für die Vollautomatisierung des Telephonnetzes vor. Zu diesem Programmpunkt wurde ein den Zeitraum bis 1980 umfassendes Fernmeldeinvestitionsprogramm sowie ein Investitionsprogramm für das Postwesen, für die gleiche Zeitspanne, ausgearbeitet. Bezüglich des letztgenannten Investitionsprogrammes wird hiedurch auch der Entschließung des Nationalrates vom 19. Dezember 1970 Rechnung getragen.

- 11 -

Der Entwurf des künftigen Fernmeldeinvestitionsgesetzes, das das gegenwärtige Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetz ablösen wird, ist derzeit in Ausarbeitung und wird noch im Frühjahr d.J. im Nationalrat eingebracht werden. Durch dieses Fernmeldeinvestitionsgesetz sollen nicht, wie bisher, nur Fernsprechinvestitionen, sondern alle Fernmeldeinvestitionen, d.s. insbesondere jene für den Ausbau des österreichischen Fernschreibnetzes, für den Bau einer Erdefunkstelle, für Datenfernübertragung und für die Beschaffung der Werkzeuge und Geräte sowie Kraftfahrzeuge für den Fernmeldedienst, erfaßt werden.

Eines der interessantesten Vorhaben im Rahmen des Fernmelde-Investitionsprogrammes bildet die beabsichtigte Errichtung einer Funkstelle für den Fernmeldeverkehr über Satelliten. Die Vorstudien zu diesem Projekt, welche der Standortwahl gelten, sind bereits aufgenommen worden.

Die Verwirklichung des in diesem Gesetz vorgesehenen Programmes wird 30.600 Millionen Schilling - verteilt auf die Jahre 1972 bis 1980 - erfordern.

Auf Grund dieses Gesetzes wird es möglich sein, rund 1,2 Millionen Fernsprechanschlüsse herzustellen und damit die "Warteliste" auf einen Stand von rund 20.000 nichtherstellbaren Fernsprechanschlüssen zu verringern.

C) Schifffahrt

Bezüglich der Schifffahrt sieht das Regierungsprogramm die Fortsetzung des Donauausbaues bis zur Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals sowie zur Wahrung der österreichischen Interessen beim Ausbau des Donau-Oder-Elbe-Kanals als bedeutsam an. In diesem Zusammenhang werden entsprechende Koordinationsmaßnahmen mit der aus energiewirtschaftlichen Gründen am Ausbau der Donau interessierten Elektrizitätswirtschaft vorgenommen. Hiezu wurde ein Stufenplan erstellt, der die Interessen der Kraftnutzung und der Schifffahrt erfaßt. Als gesetzliche Maßnahme steht im Verkehrsministerium der Entwurf eines Donauausbaugesetzes in Bearbeitung, der neben den für den Ausbau der Donau zu einer Großschiffahrtsstraße erforderlichen gesetzlichen Bestimmungen auch die notwendigen Regelungen für die Errichtung einer Kette von Großkraftwerken zum Gegenstand hat.

D) Luftfahrt

- 1.) Die Regierungserklärung bestimmt auf dem Gebiete der Luftfahrt, daß ein umfassendes Flughafenausbaukonzept in Angriff zu nehmen sein wird. In Verwirklichung dieses Programmpunktes wurde eine entsprechende Flughafenausbauplanung vorgenommen und dabei gemäß den Erfordernissen des Regionalplanes für Europa und den Mittelmeerraum (EUM-Regionalplan) vorgegangen. Dieser auf regelmäßigen ICAO-Regional Konferenzen ausgearbeitete und ergänzte Plan legt die Ausbauerfordernisse für die europäischen Flughäfen im Einklang mit der Verkehrsentwicklung fest. Die zur Realisierung dieser Ausbaupläne erforderlichen Zivilflugplatzbewilligungen wurden vom Bundesministerium für Verkehr bereits erteilt.

- 13 -

Dem Abschluß des Verfahrens zur Errichtung einer zweiten Piste im Bereich des Flughafens Wien stehen lediglich noch ungeklärte Umweltschutzfragen entgegen. Dieses allerdings bedeutsame Problem wird derzeit vom Bundesland Niederösterreich geprüft.

Die Ausbauarbeiten auf den Flughäfen Graz und Klagenfurt werden, nachdem alle hierfür erforderlichen Bewilligungen vorliegen, entsprechend den von den Gesellschaften erstellten Bau- und Finanzierungsplänen in Bauetappen vorgenommen.

Im Bereich des Flughafens Linz will man von einer eigenen zivilen Piste absehen, um eine Lärmbelästigung der Flughafenanrainer zu vermeiden. An Stelle der zivilen Piste soll die bestehende Piste um 500 m in westlicher Richtung auf 2.540 m verlängert werden. Das diesbezügliche Verfahren ist, da es sich in Hörsching um einen Militärflugplatz handelt, noch beim Bundesministerium für Landesverteidigung anhängig.

Auf dem Flughafen Salzburg hat der gewerbsmäßige Flugbetrieb und hier insbesondere der Charterflugbetrieb in der Winterflugplanperiode 1970/71 um rund 25 % zugenommen. Im Zusammenhang mit der Vorbereitung und Durchführung der Olympiade 1972 in München ist mit einer weiteren überdurchschnittlichen Zunahme des Verkehrsaufkommens zu rechnen, weshalb alle Anstrengungen unternommen werden, um den Ausbau des Flughafens (Pistenverlängerung) von 2.200 m auf 2.600 m aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt und zur Ermöglichung lärm-mindernder An- und Abflugverfahren abzuschließen.

Nach vorübergehender Verkehrsstagnation zeigen ausländische Luftbeförderungsunternehmen erhöhtes Interesse an der Benützung des Flughafens Innsbruck. So wird ab 1. April 1971 der Flughafen täglich im Auftrag der

- 14 -

Deutschen Lufthansa auf der Strecke Düsseldorf - Innsbruck von der Lufttransportunion angefliegen. Darüberhinaus wird ab diesem Zeitpunkt durch das Luftbeförderungsunternehmen Transair der Flughafen Innsbruck mit München verbunden. Ein weiteres Unternehmen beabsichtigt die Errichtung einer Verbindung von Innsbruck nach den Luftverkehrsknotenpunkten Frankfurt und Zürich.

Die Untersuchungen zur Verbesserung der Anflugmöglichkeiten dieses Flughafens in Form eines besonderen Durchstoßverfahrens wurden intensiv fortgeführt.

2.) AUSTRIAN AIRLINES

Die vorgesehene Umflottung der AUA auf DC 9 wird - wie vorgesehen - bereits in der Sommerflugplanperiode 1971 eingeleitet. Dadurch ist es auch möglich, die Qualität des grenzüberschreitenden Luftverkehrs von den Bundesländerflughäfen aus zu verbessern, da die freiwerdenden Jet-Flugzeuge (Caravelle) die Turbopropflugzeuge Viscount ersetzen werden. Dieser Flugzeugtyp gestattet es, eine größere Kapazität anzubieten und ausländische Flugzentren in verkürzter Reisezeit anzufliiegen.

Die im Vorjahr eingeleiteten Verhandlungen über eine Zusammenarbeit zwischen AUA und Swissair auf dem Gebiete des Luftverkehrs entsprechen dem Trend der internationalen Zivilluftfahrt zur kostenmindernden Konzentration. Ein erfolgreicher Abschluß der Verhandlungen wäre daher im Interesse der Luftverkehrswirtschaft beider Staaten gelegen.

- 15 -

E) Elektrizitätswirtschaft

Der in der Regierungserklärung geforderten Koordinierung der einzelnen Energieträger wird insoferne Rechnung getragen, als der Beschluß gefaßt wurde, das erste österreichische Kernkraftwerk als Gemeinschaftskraftwerk der Verbundgesellschaft und der Landesgesellschaften zu errichten; auch über den weiteren Ausbau der Wasserkraftwerke wurde eine Einigung erzielt.

Die Verbundgesellschaft als federführende Gesellschaft des Verbundkonzerns und die Landesgesellschaften sind seit November 1970 in engster Fühlungnahme zwecks Ausarbeitung eines koordinierten Bauprogrammes. Die Direktorenkonferenz des Verbundkonzerns hat für die abschließenden Koordinierungsverhandlungen ein durch die Sondergesellschaften des Verbundkonzerns durchzuführendes Bauprogramm ausgearbeitet, welches eine Erzeugungssteigerung des Verbundkonzerns von derzeit ca. 12.000 GWh auf ca. 20.000 GWh im Jahre 1980 vorsieht. Die darin enthaltenen wichtigsten Bauvorhaben sind neben den bereits im Bau befindlichen Kraftwerken (Zemmkraftwerke, Ennskraftwerk Schönau, Donaukraftwerk Ottensheim, Draukraftwerk Rosegg) die Projekte Ennskraftwerk Klaus, Draukraftwerk Ferlach, Donaukraftwerk Altenwörth, das Großspeicherkraftwerk der Österreichischen Draukraftwerke A.G. Malta, das Öl-(Gas)-kraftwerk Korneuburg II und das Kernkraftwerk Zwentendorf mit einem 50 %-igen Anteil der Verbundgesellschaft.

Der Investitionsaufwand für dieses Bauprogramm des Verbundkonzerns wird ca. 22 Milliarden Schilling betragen.

In Vorwegnahme des noch offiziell zwischen der Verbundgesellschaft und den Landesgesellschaften festzulegenden koordinierten Ausbauprogrammes wurde am 22.3.1971 seitens der Generalversammlung des Gemeinschaftskraftwerkes Tullnerfeld Ges.m.b.H., in der sowohl der Verbundkonzern

als auch sieben Landesgesellschaften zu je 50 % beteiligt sind, der Beschluß gefaßt, ein Kernkraftwerk, ausgerüstet mit einem Siedewasserreaktor und einer elektrischen Nettoleistung von rund 700 MW, zu errichten. Die Inbetriebnahme des Kernkraftwerkes soll in der zweiten Hälfte des Jahres 1976 erfolgen.

Der Aufsichtsrat der Österreichischen Draukraftwerke A.G. hat in seiner Sitzung vom 17.3.1971 den Baubeschluß zur Errichtung des Großspeicherkraftwerkes Malta mit einer Engpaßleistung von 630 MW gefaßt.

Das Bauprogramm des Verbundkonzerns nimmt auf den Ausbau der Donau sowohl im Hinblick auf den Fertigstellungszeitpunkt des Rhein-Main-Donaukanals als auch darauf Rücksicht, daß Wasserkraft immer noch die sicherste Energiequelle darstellt.

Einer der größten Energieverbraucher Österreichs ist die Vereinigte Metallwerke Ranshofen-Berndorf A.G., die von der Verbundgesellschaft direkt beliefert wird. Dieses Unternehmen plant die Errichtung einer neuen Elektrolyseanlage. Der Strombedarf dieses Unternehmens wird daher von derzeit 165 MW auf ca. 245 MW steigen. Die Errichtung der neuen Anlage ist für das Unternehmen nur dann wirtschaftlich, wenn billige elektrische Energie zur Verfügung steht. Nach schwierigen, unter meinem Vorsitz geführten Verhandlungen konnte ein Ausgleich, der derzeit in Form einer Punktation vom 19.3.1971 vorliegt, erreicht werden. Damit ist man den Wünschen Ranshofens nahegekommen und hat gleichzeitig die finanzielle Belastung der Verbundgesellschaft in tragbaren Grenzen gehalten.

Die Verbundgesellschaft wird nach Inbetriebnahme des Kernkraftwerkes dem Werk Ranshofen eine Strommenge von 1.713,8 GWh zu einem Durchschnittspreis von 16,6 Groschen liefern, wobei dieser Preis im Falle der Erhöhung des Verbundtarifes einer

- 17 -

Gleitung unterliegt. Außerdem soll bei der künftigen Preisfestsetzung eine verbesserte Ertragslage Ranshofens mitberücksichtigt werden. Die Umarbeitung der Punktation in einen Vertrag zwischen Verbundgesellschaft und Ranshofen wird in Kürze erfolgen.

F) Allgemeines

Alle in der vorstehenden Anfragebeantwortung angeführten Maßnahmen sowie die für eine Realisierung von Vorhaben ausgearbeiteten Pläne nehmen auf die in der Regierungserklärung geforderte sinnvolle Koordination des Verkehrs Bedacht. Voraussetzung für eine solche Koordination ist jedoch auch eine zweckmäßige Kompetenzverteilung auf dem Verkehrssektor. Die Mitglieder der Bundesregierung sind sich darüber einig, daß sämtliche Verkehrsagenden beim Bundesministerium für Verkehr ressortieren sollen. Die beabsichtigte gesetzliche Neuregelung der Kompetenzen berücksichtigt dies. Es soll damit ermöglicht werden, die den einzelnen Verkehrsträgern funktionsgemäß zukommende Rolle im Rahmen der gesamten Verkehrswirtschaft unter Orientierung auf die Verkehrsentwicklung im zentral-europäischen Raum sicherzustellen.

Wien, am 31. März 1971

Der Bundesminister:

