



REPUBLIK ÖSTERREICH  
Der Bundesminister für Verkehr

II-4964 der Beilagen zu den St. <sup>österreichischen</sup> Erbkollegen  
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

Pr.Zl. 5905/27-1-1982

2288 IAB

1983 -02- 07

zu 2304 JJ

#### ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage  
der Abg. Reinhart und Genossen vom  
1982 12 10, Nr. 2304/J-NR/1982,  
"ÖBB - Kraftwerksbau im Stubaital"

Ihre Anfrage beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Der elektrische Betrieb von Eisenbahnen als technisch und wirtschaftlich günstigste und umweltfreundlichste Traktionsart ist heute unbestritten. Versorgungspolitische und kaufmännische Überlegungen sprechen für einen hohen Grad an Eigenversorgung mit der benötigten elektrischen Energie. Aus dem Verbundnetz oder aus sonstigen Quellen zugekaufter elektrischer Strom ist für die ÖBB besonders in Zeiten des täglichen Spitzenbedarfes mit großen Kostenbelastungen verbunden.

Für Österreich ist angesichts seiner topographischen Lage die Elektrotraktion von ganz besonderer Bedeutung. Nicht zufällig hat sich der Elektrobetrieb in Europa zuerst in den Alpen durchgesetzt, stand doch hier genügend aus Wasserkraft erzeugte elektrische Energie zur Verfügung bzw. war potentiell vorhanden. Dem

- 2 -

Stubaital kam dabei eine Pilotfunktion zu. Hier hat im Jahre 1904 die erste mit modernem Wechselstromantrieb versehene Bahn Europas ihren Dienst aufgenommen und bereits seit dem Jahre 1912 erzeugt das erste Bahnkraftwerk Österreichs in diesem Tal elektrische Energie.

In den letzten beiden Jahrzehnten ist Österreich zu dem am stärksten belasteten Transitland Europas geworden. Insbesondere die Schwergüterverkehre auf den Straßen beeinträchtigen den österreichischen Lebensraum immer empfindlicher.

Immer gebieterischer wird daher die verkehrspolitische Notwendigkeit, taugliche und konkurrenzfähige Verkehrsalternativen bereitzustellen. Für die ÖBB bedeutet dies, ihr elektrisches Netz weiter auszubauen, über eine ausreichende Anzahl leistungsfähiger Lokomotiven zu verfügen, sowie Schnellbahnverkehre einzurichten.

Die im Entstehen begriffenen großen Verschiebebahnhöfe sollen dazu beitragen, durch raschere und intensivere Verkehrsabwicklung den Transport schweren Gutes über weitere Strecken wo irgendmöglich von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Ausreichende Versorgung mit elektrischer Energie ist für all diese Anstrengungen eine Grundvoraussetzung.

Die ÖBB werden jedoch ihre Interessen nicht ohne Bedacht auf andere volkswirtschaftliche Belange durchsetzen und weitere Kraftwerksprojekte im Stubaital nicht vorantreiben, ohne vorher und ausreichend die Möglichkeit zu bieten, darüber mit Vertretern des Landes, der Gemeinden und der Interessensvertretungen zu sprechen.

- 3 -

Es wird Gelegenheit geboten werden, Sorgen und Bedenken, ob sie sich nun auf den Standort oder auf das Vorhaben als solches beziehen, sachlich zu erörtern und etwaige Vorteile, wie

- die Beschäftigung einer großen Zahl von Arbeitern auf Bau-dauer,
  - den Auftragsnutzen für Unternehmen der Bau- und Zulieferge-werbe in der Region
  - die Erweiterung und Verbesserung der Infrastruktur in Form von Wege- und Schutzbauten u.ä.
  - und das Entstehen der Speicherseen als Fremdenverkehrs-attraktion
- abzuwägen.

Im konkreten sei daher zu den Fragen 1 bis 9 gesagt:

Für den Bau eines weiteren Wasserkraftwerkes der ÖBB und für den Standort Stubaital sprechen die eingangs dargelegten Gründe. Daher haben die ÖBB zunächst Schritte zur Wasserrechtssicherung unternommen. Damit wurden und werden jedoch keine präjudiziellen Fakten geschaffen. Erst nach Vorliegen aller Untersuchungsergebnisse, insbesondere des von der Landesregierung in Auftrag gegebenen Gutachtens sowie nach Abwägung aller Argumente für und gegen ein Projekt, auch solcher des Fremdenverkehrs der Tal-schaft, wird über das Vorhaben zu entscheiden sein.

Wien, 1983 02 04  
Der Bundesminister

