

# Stenographisches Protokoll

## 54. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

**IX. Gesetzgebungsperiode**

**Montag, 12. Dezember 1960**

### Tagesordnung

1. Verlängerung der Geltungsdauer des Preisregelungsgesetzes 1957
2. Verlängerung der Geltungsdauer des Preistreibereigesetzes 1959
3. Rohstofflenkungsgesetznovelle 1961
4. Verlängerung der Geltungsdauer des Lebensmittelbewirtschaftungsgesetzes 1952
5. Neuerliche Verlängerung der Geltungsdauer des Lastverteilungsgesetzes 1952
6. Abänderung des Dienstrechtsverfahrensgesetzes
7. Führung einer Bundesstaatlichen Krankenanstalt für Neurochirurgie in Bad Ischl
8. Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1961  
Spezialdebatte  
Gruppe X: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft

### Inhalt

#### Personalien

- Krankmeldungen (S. 2330)  
Entschuldigungen (S. 2330)

#### Bundesregierung

- Schriftliche Anfragebeantwortung 124 (S. 2330)

#### Ausschüsse

- Zuweisung des Antrages 116 (S. 2330)

#### Regierungsvorlagen

- 343: Wehrgesetz-Novelle 1960 — Landesverteidigungsausschuß (S. 2330)  
344: Ansprüche aus der Ableistung freiwilliger Waffenübungen — Landesverteidigungsausschuß (S. 2330)  
345: Regelung des Krankenpflegefachdienstes, der medizinisch-technischen Dienste und der Sanitätshilfsdienste — Ausschuß für soziale Verwaltung (S. 2330)

#### Verhandlungen

##### Gemeinsame Beratung über

- Bericht des Verfassungsausschusses über die Regierungsvorlage (324 d. B.): Verlängerung der Geltungsdauer des Preisregelungsgesetzes 1957 (339 d. B.)

Berichterstatter: Mark (S. 2331)

- Bericht des Justizausschusses über die Regierungsvorlage (328 d. B.): Verlängerung der Geltungsdauer des Preistreibereigesetzes 1959 (347 d. B.)

Berichterstatter: Dr. Winter (S. 2331)

Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (332 d. B.): Rohstofflenkungsgesetznovelle 1961 (341 d. B.)

Berichterstatter: Haunschmidt (S. 2331)

Bericht des Ausschusses für Land- und Forstwirtschaft über die Regierungsvorlage (325 d. B.): Verlängerung der Geltungsdauer des Lebensmittelbewirtschaftungsgesetzes 1952 (340 d. B.)

Berichterstatter: Grießner (S. 2332)

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (326 d. B.): Neuerliche Verlängerung der Geltungsdauer des Lastverteilungsgesetzes 1952 (346 d. B.)

Berichterstatter: Zingler (S. 2332)

Redner: Dr. Kos (S. 2332)

Annahme der fünf Gesetzentwürfe (S. 2333)

Bericht des Verfassungsausschusses über die Regierungsvorlage (292 d. B.): Abänderung des Dienstrechtsverfahrensgesetzes (321 d. B.)

Berichterstatter: Dr. Prader (S. 2334)

Annahme des Gesetzentwurfes (S. 2334)

Bericht des Ausschusses für soziale Verwaltung über die Regierungsvorlage (291 d. B.): Führung einer Bundesstaatlichen Krankenanstalt für Neurochirurgie in Bad Ischl (337 d. B.)

Berichterstatter: Spielbüchler (S. 2334)

Annahme des Gesetzentwurfes (S. 2335)

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (281 d. B.): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1961 (307 d. B.)

#### Spezialdebatte

Gruppe X: Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, und Kapitel 29: Eisenbahnen

Spezialberichterstatter: Rom (S. 2335)

Redner: Dr. Zechmann (S. 2336), Dipl.-Ing. Dr. L. Weiß (S. 2345), Zingler (S. 2353), Suchanek (S. 2356) und Doktor Schwer (S. 2366)

Ausschußentschließung, betreffend Einführung einheitlicher Telefonnummern für Rettung, Polizei (Gendarmerie) und Feuerwehr in ganz Österreich (S. 2336)

### Anfragebeantwortung

Eingelangt ist die Antwort des Bundesministers für soziale Verwaltung auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. van Tongel und Genossen (124/A. B. zu 129/J)

## Beginn der Sitzung: 12 Uhr

**Vorsitzende:** Präsident Dr. h. c. Dipl.-Ing. Figl, Zweiter Präsident Olah.

**Präsident:** Die Sitzung ist eröffnet.

Das Amtliche Protokoll der 51. und 52. Sitzung vom 6. Dezember 1960 und der 53. Sitzung vom 7. Dezember 1960 sind in der Kanzlei aufgelegen, unbeanstandet geblieben und gelten daher als genehmigt.

Krank gemeldet sind die Abgeordneten Dr. Grünsteidl und Dr. Reisetbauer.

Entschuldigt haben sich die Abgeordneten Bundesminister Dr. Bock und Bundesminister Dr. Kreisky, Giegerl, Enge, Dr.-Ing. Johanna Bayer, Bleyer, Dr. Josef Fink, Dipl.-Ing. Dr. Lechner, Lins, Dr. Roth, Tödling und Vollmann.

Den eingelangten Antrag 116/A der Abgeordneten Prinke, Dr. Bechinie und Genossen, betreffend die Schaffung eines Bundesgesetzes über die Erhebung einer Abgabe von Vermögen, die der Erbschaftssteuer entzogen sind (Erbschaftssteueräquivalentgesetz 1960), weise ich dem Finanz- und Budgetausschuß zu. Wird gegen diese Zuweisung ein Einwand erhoben? — Dies ist nicht der Fall.

Die schriftliche Beantwortung der Anfrage 129/J der Abgeordneten Dr. van Tongel und Genossen an den Bundesminister für soziale Verwaltung, betreffend Novellierung des Gesetzes über die Hilfeleistung an Spätheimkehrer wurde den Anfragestellern übermittelt.

Ich ersuche den Schriftführer, Herrn Abgeordneten Dr. Hetzenauer, um die Verlesung des Einlaufes.

**Schriftführer Dr. Hetzenauer:** Von der Bundesregierung sind folgende Vorlagen eingelangt:

Bundesgesetz, mit dem das Wehrgesetz, BGBl. Nr. 181/1955, abgeändert wird (Wehrgesetz-Novelle 1960) (343 der Beilagen);

Bundesgesetz über Ansprüche aus der Ableistung freiwilliger Waffenübungen (344 der Beilagen);

Bundesgesetz, betreffend die Regelung des Krankenpflegefachdienstes, der medizinisch-technischen Dienste und der Sanitätshilfsdienste (345 der Beilagen).

*Es werden zugewiesen:*

343 und 344 dem Landesverteidigungsausschuß;

345 dem Ausschuß für soziale Verwaltung.

**Präsident:** Es ist mir der Vorschlag zugekommen, die Debatte über die Punkte 1 bis einschließlich 5 der heutigen Tagesordnung unter einem abzuführen.

Es sind dies:

Verlängerung der Geltungsdauer des Preisregelungsgesetzes 1957,

Verlängerung der Geltungsdauer des Preistreibereigesetzes 1959,

Rohstofflenkungsgesetznovelle 1961,

Verlängerung der Geltungsdauer des Lebensmittelbewirtschaftungsgesetzes 1952 und

neuerliche Verlängerung der Geltungsdauer des Lastverteilungsgesetzes 1952.

Falls dieser Vorschlag angenommen wird, werden zuerst die Berichterstatter ihre Berichte geben, und dann wird die Debatte unter einem abgeführt. Die Abstimmung erfolgt selbstverständlich wie üblich über jeden einzelnen Punkt getrennt. Wird gegen diesen Vorschlag ein Einwand erhoben? — Das ist nicht der Fall. Wir werden also so vorgehen.

Bevor wir in die Tagesordnung eingehen, habe ich auf Grund des stenographischen Protokolls festzustellen, daß der Herr Abgeordnete Dr. Schwer und auch der Herr Abgeordnete Mark in der letzten Sitzung Ausdrücke gebraucht haben, die mich veranlassen, beiden Abgeordneten, dem Abgeordneten Dr. Schwer und dem Abgeordneten Mark, laut Geschäftsordnung den Ordnungsruf zu erteilen.

Wir gehen in die Tagesordnung ein und gelangen zu den ersten ... (*Abg. Mark: Ich habe den Ordnungsruf verlangt und werde dafür zur Ordnung gerufen! Das ist doch die Höhe!*) Herr Abgeordneter Mark! Ich muß mich dagegen verwahren, daß Sie neuerlich eine unqualifizierbare Feststellung in diesem Hause machen! Sie haben, Herr Abgeordneter, laut Protokoll in der letzten Sitzung den Herrn Präsidenten der Parteilichkeit bezichtigt!

**1. Punkt: Bericht des Verfassungsausschusses über die Regierungsvorlage (324 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem die Geltungsdauer des Preisregelungsgesetzes 1957 verlängert wird (339 der Beilagen)**

**2. Punkt: Bericht des Justizausschusses über die Regierungsvorlage (328 der Beilagen): Bundesgesetz, womit die Geltungsdauer des Preistreibereigesetzes 1959 verlängert wird (347 der Beilagen)**

**3. Punkt: Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (332 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Rohstofflenkungsgesetz 1951 abgeändert wird (Rohstofflenkungsgesetznovelle 1961) (341 der Beilagen)**

**4. Punkt: Bericht des Ausschusses für Land- und Forstwirtschaft über die Regierungsvorlage (325 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem die Geltungsdauer des Lebensmittelbewirtschaftungsgesetzes 1952 verlängert wird (340 der Beilagen)**

**5. Punkt: Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (326 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem die Geltungsdauer des Lastverteilungsgesetzes 1952 neuerlich verlängert wird (346 der Beilagen)**

**Präsident:** Wir gehen in die Tagesordnung ein und gelangen zu den ersten fünf Punkten der heutigen Tagesordnung, die, wie soeben beschlossen wurde, unter einem verhandelt werden.

Berichterstatter zu Punkt 1 ist der Herr Abgeordnete Mark. Ich erteile ihm das Wort. (*Heiterkeit.*)

Berichterstatter **Mark:** Wenn es auch nicht zum Bericht gehört, möchte ich doch feststellen: Ich werde nie mehr einen Ordnungsruf verlangen!

Hohes Haus! Ich habe Ihnen den Bericht des Verfassungsausschusses über die Verlängerung der Geltungsdauer des Preisregelungsgesetzes 1957 zu erstatten, das am 31. Dezember 1960 abläuft. Es ist notwendig, zur Aufrechterhaltung der amtlichen Preisregelung für die wichtigsten Lebensmittel die Geltungsdauer dieses Gesetzes zu verlängern. Der Verfassungsausschuß hat sich in seiner Sitzung vom 5. Dezember 1960 mit der Materie befaßt und beschlossen, dem Hohen Hause die verfassungsmäßige Zustimmung zu der Regierungsvorlage zu empfehlen.

Ich bitte dem Antrag des Verfassungsausschusses zuzustimmen und General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

**Präsident:** Berichterstatter zu Punkt 2 ist der Herr Abgeordnete Dr. Winter. Ich ersuche ihn um seinen Bericht.

Berichterstatter **Dr. Winter:** Hohes Haus! Die gegenständliche Regierungsvorlage soll die Verlängerung der Geltungsdauer des Preistreibereigesetzes, und zwar bis zum 31. Dezember 1961 bewirken.

Artikel I der Vorlage legt als Verfassungsbestimmung in eindeutiger Weise die Bundeskompetenz zur Erlassung und Aufhebung

der Vorschriften des Preistreibereigesetzes sowie für deren Vollziehung fest. Die Verlängerung der Geltungsdauer des Gesetzes ist notwendig, weil die günstige Wirtschaftslage Anreiz zu individualistischen, kartellistischen oder monopolistischen Preisausbrüchen bietet, was Gefahren für die wirtschaftliche Stabilität zur Folge haben kann.

Der Justizausschuß hat in seiner Sitzung am 7. Dezember die gegenständliche Vorlage beraten und nach einer Debatte, an der sich die Abgeordneten Dr. Leopold Weismann und Dr. Migsch sowie der Bundesminister für Justiz Dr. Broda beteiligten, unverändert angenommen.

Der Justizausschuß stellt den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (328 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Ferner beantrage ich, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

**Präsident:** Berichterstatter zu Punkt 3 ist der Herr Abgeordnete Haunschmidt. Ich ersuche ihn um seinen Bericht.

Berichterstatter **Haunschmidt:** Hohes Haus! Die Wirkungsdauer des Rohstofflenkungsgesetzes 1951, BGBl. Nr. 106, wurde zuletzt mit Bundesgesetz vom 17. Dezember 1959, BGBl. Nr. 283, bis 31. Dezember 1960 verlängert. Wiewohl sich die österreichische Wirtschaft in den letzten Jahren günstig entwickelt hat, erweist es sich als Vorsichtsmaßnahme dennoch notwendig, die Geltungsdauer dieses Bundesgesetzes um ein weiteres Jahr zu verlängern.

Die vorliegende Regierungsvorlage sieht daher im Artikel II Z. 2 eine Verlängerung der Geltungsdauer des Rohstofflenkungsgesetzes 1951, BGBl. Nr. 106, bis 31. Dezember 1961 vor.

Im Artikel II Z. 1 der Regierungsvorlage wird, den geänderten wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechend, der sachliche Geltungsbereich des Gesetzes auf jene Warengruppen eingeschränkt, für die eine Beibehaltung der bestehenden Lenkung oder der Lenkungsmöglichkeit noch für erforderlich erachtet werden muß.

Durch die Verfassungsbestimmung des Artikels I der Regierungsvorlage soll eine einwandfreie verfassungsrechtliche Grundlage für die Kompetenz des Bundes zur Erlassung und Vollziehung der Vorschriften des Rohstofflenkungsgesetzes hergestellt werden.

Der Handelsausschuß hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung vom 6. Dezember 1960 beraten und unverändert mit Stimmeneinhelligkeit angenommen.

Der Handelsausschuß stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (332 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Ich bitte, wenn erforderlich, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

**Präsident:** Berichterstatter zu Punkt 4 ist der Herr Abgeordnete Grießner. Ich ersuche ihn um seinen Bericht.

Berichterstatter **Grießner:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Das Lebensmittelbewirtschaftungsgesetz 1952, BGBl. Nr. 183, in der derzeit geltenden Fassung, welches am 31. Dezember 1960 außer Kraft tritt, beinhaltet zwar selbst keine konkreten Bewirtschaftungsmaßnahmen, sondern ermöglicht sie nur für einige wichtige Nahrungsmittel. Wenn auch von dieser Ermächtigung des Gesetzes nur in unbedingt erforderlichen Fällen Gebrauch gemacht wird — derzeit bestehen Lenkungsanordnungen nur für Brotgetreide, Brotmehl, Schwarzbrot, Weißklein Gebäck und Zucker —, so kann auf dieses Gesetz trotz des derzeit sehr eingeschränkten Anwendungsbereiches doch nicht verzichtet werden. Durch das Lebensmittelbewirtschaftungsgesetz sollen in Bedarfsfällen, beispielsweise bei größeren Katastrophen oder zu Zeiten internationaler Spannungen, die den zwischenstaatlichen Handel beeinträchtigen, Sofortmaßnahmen zur Sicherung der Ernährung der Bevölkerung getroffen werden können, ohne daß hiefür erst die gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden müßten.

Die Verlängerung der Geltungsdauer des Lebensmittelbewirtschaftungsgesetzes wird aus den dargelegten Gründen wenigstens um ein weiteres Jahr für notwendig erachtet.

Da auch die verfassungsrechtliche Grundlage des Lebensmittelbewirtschaftungsgesetzes mit 31. Dezember 1960 befristet ist, wurde in den vorliegenden Gesetzentwurf wieder eine entsprechende Verfassungsbestimmung aufgenommen.

Der Ausschuß für Land- und Forstwirtschaft hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 6. Dezember 1960 in Verhandlung gezogen und unverändert angenommen.

Namens des Ausschusses für Land- und Forstwirtschaft stelle ich somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (325 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Ich beantrage weiter, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

**Präsident:** Berichterstatter zu Punkt 5 ist der Herr Abgeordnete Zingler. Ich ersuche ihn um seinen Bericht.

Berichterstatter **Zingler:** Hohes Haus! Das Lastverteilungsgesetz 1952 in der derzeit geltenden Fassung tritt am 31. Dezember 1960 außer Kraft. Da nach der Lage auf dem Gebiet der österreichischen Elektrizitätswirtschaft die Gründe, die in den vergangenen Jahren für die jeweilige Verlängerung der Geltungsdauer dieses Gesetzes maßgebend waren, weiterbestehen, erweist es sich als notwendig, die Geltungsdauer des Lastverteilungsgesetzes neuerlich zu verlängern, um bei Eintreten eines Energienotstandes zur Sicherstellung der Elektrizitätsversorgung im gesamten Bundesgebiet die entsprechenden bundeseinheitlichen Lastverteilungsmaßnahmen ohne Verzögerung durchführen zu können.

Die Regierungsvorlage sieht deshalb im Artikel II eine Verlängerung der Geltungsdauer des Lastverteilungsgesetzes 1952 um ein Jahr, das ist bis 31. Dezember 1961, vor.

Im Artikel I der Regierungsvorlage wird durch eine Verfassungsbestimmung die Zuständigkeit des Bundes in Gesetzgebung und Vollziehung klargestellt.

Der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 7. Dezember 1960 in Verhandlung gezogen und unverändert angenommen.

Ich stelle namens des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (326 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen, und ich bitte, falls notwendig, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

**Präsident:** Es ist beantragt, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen. Wird dagegen ein Einwand erhoben? — Das ist nicht der Fall. Wir gehen in die Debatte ein.

Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. Kos als Kontrahredner. Ich erteile ihm das Wort.

**Abgeordneter Dr. Kos:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich habe mich als Kontrahredner gemeldet, möchte aber gleich eingangs zum Ausdruck bringen, daß ich nur gegen die Vorlagen Nummer 1 bis 4 spreche. Wir werden aber selbstverständlich genauso wie im verflossenen Jahr dem Lastverteilungsgesetz deswegen unsere Zustimmung geben, weil wir die Ansicht vertreten, daß die Notlage, wie sie in der österreichischen Elektrizitätswirtschaft seit Jahren besteht, auch künftig andauern wird. Ich erlaube mir im Zusammenhang damit vorzuschlagen, die Befristung dieses Gesetzes überhaupt aufzuheben und es als ein dauerndes Gesetz zu beschließen, denn die österreichische Elektrizitätswirtschaft wird auf weite Sicht sicherlich nicht in der Lage sein, den Anforderungen, die an sie gestellt werden, zu genügen.

Die Begründungen der Verlängerung der Geltungsdauer der anderen Gesetze beziehungsweise Regierungsvorlagen sind ja seit Jahren dieselben. Es ergeben sich absolut keine neuen Gesichtspunkte mehr für die Verlängerung, was ja wahrscheinlich auch die Ursache dafür ist, daß ja — soweit ich das aus der Rednerliste entnehmen kann — von den beiden Regierungsparteien in diesem Jahre erstmalig niemand sprechen wird. Ich kann mir daher auch die Einleitung, daß diese Vorlagen ja „alle Jahre wieder“ beschlossen werden, ersparen. Diese Einleitung hat ja seinerzeit viel Heiterkeit hervorgerufen. Wenn wir uns aber mit den Begründungen der einzelnen Vorlagen beschäftigen, so finden wir beispielsweise in der Begründung zum Preisregelungsgesetz, daß dieses Gesetz dazu dienen soll, ein möglichst stabiles Preisniveau zu erhalten. Wenn wir uns mit dem Preistreibereigesetz befassen, dessen Begründung ja immer gilt, so müssen wir uns dabei vor Augen halten, daß überhaupt nur 13 Fälle von Preistreiberei zur Anzeige gekommen sind und nur in einem einzigen Fall eine Verurteilung erfolgte. Das ist doch der beste Beweis dafür, daß diese Gesetze überflüssig sind. Denn sie sind ja auch nicht imstande, Preiserhöhungen, wie wir sie gerade in den letzten Tagen hier in diesem Hause beschlossen haben, zu verhindern. Genauso wenig werden diese Gesetze verhindern, daß im Zusammenhang mit der Erhöhung der Bundesbahntarife auch die Preise anderer Güter des täglichen Bedarfes in den nächsten Wochen und Monaten eine entsprechende Steigerung erfahren werden. Betrachten wir doch nur die Feststellung der österreichischen Papierindustrie, daß die Österreichischen Bundesforste gerade in den letzten Tagen den Versuch unternommen haben, bei der Festsetzung des Schleifholzpreises für das Jahr 1961 preisregelnd in der Form zu wirken, daß sie den Preis für das Schleifholz hinaufsetzen wollten. Nur der Intervention der Herren Minister Dr. Bock und Dr. Kamitz war es zu verdanken, daß von einer solchen Preissteigerung Abstand genommen werden konnte.

Wenn wir uns mit dem Rohstofflenkungsgesetz befassen, so möchte ich nur darauf verweisen, daß zur Begründung der Verlängerung der Geltungsdauer dieses Gesetzes um ein Jahr lediglich die Formulierung „als Vorsichtsmaßnahme“ im Bericht des Ausschusses aufscheint. Ich glaube, das ist eine sehr dürftige Begründung für die Verlängerung der Geltungsdauer eines Gesetzes, das wir nun schon wiederholt hier im Hause behandelt haben.

In den Erläuternden Bemerkungen der Regierungsvorlage, betreffend die Verlängerung der Geltungsdauer des Lebensmittelbewirtschaftungsgesetzes, ist die Formulierung sehr

aufschlußreich. Dort heißt es, daß das Lebensmittelbewirtschaftungsgesetz selbst „keine konkreten Bewirtschaftungsmaßnahmen beinhaltet“. Das Gesetz ermöglicht sie nur für wichtige Nahrungsmittel. Aus diesen Gründen wird die Verlängerung wenigstens um ein weiteres Jahr für notwendig erachtet.

Meine Damen und Herren! Mit dieser Methode, die Freiheit der Wirtschaft einzuschränken, muß nun endlich einmal Schluß gemacht werden. Wir brauchen in einer Zeit, in der nichts mehr zu bewirtschaften ist, keine Bewirtschaftungsgesetze mehr. Wir lehnen es aber auch ab, daß diese Regierungsvorlagen als Verfassungsbestimmungen getarnt werden. Diese Art der Verlängerung der Geltungsdauer von Gesetzen und diese Art von Gesetzen überhaupt ist doch der beste Beweis dafür, daß diese Regierung kein wirtschaftspolitisches Konzept hat, was ja allein daraus hervorgeht, daß seinerzeit vor Jahren der Herr Kollege Hofeneder von der Österreichischen Volkspartei im Zusammenhang mit diesen Gesetzen davon gesprochen hat, es handle sich um ein Notopfer, das der Koalition durch die Österreichische Volkspartei gebracht werden müßte.

Meine Damen und Herren! Die Freiheitliche Partei ist nicht bereit, der Koalition dieses Notopfer zu bringen, wir werden daher gegen die Vorlagen der Tagesordnungspunkte 1 bis 4 stimmen. (*Beifall bei der FPÖ.*)

**Präsident:** Zum Worte ist niemand mehr gemeldet, die Debatte ist geschlossen. Wünscht einer der Herren Berichterstatter das Schlußwort? — Die Herren Berichterstatter verzichten.

Wir gelangen daher zur Abstimmung. Ich lasse über jeden einzelnen Punkt getrennt abstimmen. Weil jeder der fünf Gesetzentwürfe eine Verfassungsbestimmung enthält, stelle ich gemäß § 55 B der Geschäftsordnung die Anwesenheit der Hälfte der Mitglieder fest. — Es ist mehr als die Hälfte der Mitglieder anwesend.

*In getrennter Abstimmung werden die fünf Regierungsvorlagen, und zwar*

*die Verlängerung der Geltungsdauer des Preisregelungsgesetzes 1957,*

*die Verlängerung der Geltungsdauer des Preistreibereigesetzes 1959,*

*die Rohstofflenkungsgesetznovelle 1961 und*

*die Verlängerung der Geltungsdauer des Lebensmittelbewirtschaftungsgesetzes 1952 mit der erforderlichen Zweidrittelmehrheit,*

*die neuere Verlängerung der Geltungsdauer des Lastverteilungsgesetzes 1952 einstimmig,*

*in zweiter und dritter Lesung zum Be schluß erhoben.*

2334

Nationalrat IX. GP. — 54. Sitzung — 12. Dezember 1960

**6. Punkt: Bericht des Verfassungsausschusses über die Regierungsvorlage (292 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Dienstrechtsverfahrensgesetz abgeändert wird (321 der Beilagen)**

**Präsident:** Wir gelangen nunmehr zu Punkt 6 der Tagesordnung: Abänderung des Dienstrechtsverfahrensgesetzes.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Dr. Prader. Ich bitte ihn, zum Gegenstande zu berichten.

**Berichterstatter Dr. Prader:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Der Verfassungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 24. Juni 1960 unter anderem § 2 Abs. 2 erster Satz zweiter Halbsatz und § 2 Abs. 2 zweiter Satz des Dienstrechtsverfahrensgesetzes, BGBl. Nr. 54/1958, als verfassungswidrig aufgehoben. Die Aufhebung ist im Bundesgesetzblatt unter Nr. 179/1960 kundgemacht worden und tritt mit Ablauf des 24. Dezembers 1960 in Kraft.

Die durch den Verfassungsgerichtshof nunmehr aufgehobenen Bestimmungen des Dienstrechtsverfahrensgesetzes haben die Möglichkeit geschaffen, die Behandlung von Dienstrechtsangelegenheiten einer der obersten Dienstbehörde unmittelbar nachgeordneten Dienststelle zu übertragen. Durch solche Übertragungen sollte eine unnötige Zentralisierung der Behandlung von Dienstrechtsangelegenheiten vermieden werden.

Der Verfassungsgerichtshof hat die Aufhebung der eingangs angeführten Bestimmungen damit begründet, daß es sich bei diesen Bestimmungen um eine formalgesetzliche Delegation handle und daher diese Bestimmungen mit dem Artikel 18 Abs. 2 des Bundes-Verfassungsgesetzes im Widerspruch stünden. Mit Rücksicht darauf aber, daß durch solche Delegierungen eine unnötige Zentralisierung der Behandlung von Dienstrechtsangelegenheiten vermieden werden, erscheint es zweckmäßig, wiederum eine solche Delegierungsmöglichkeit zu schaffen und es zu ermöglichen, daß Dienstrechtsangelegenheiten nicht unmittelbar von der obersten Zentralinstanz erledigt werden müssen, sondern weiterhin auch nachgeordneten Dienststellen übertragen werden können.

Es soll daher mit dem vorliegenden Gesetzentwurf den Bedenken des Verfassungsgerichtshofes Rechnung getragen und durch eine inhaltlich erfüllte Normierung eine dem Artikel 18 Abs. 2 des Bundes-Verfassungsgesetzes entsprechende Rechtsgrundlage für die Übertragung von Kompetenzen an nachgeordnete Dienststellen geschaffen werden.

Der Verfassungsausschuß hat sich mit dieser Regierungsvorlage in seiner Sitzung am

29. November 1960 beschäftigt und diese einstimmig gebilligt.

Der Verfassungsausschuß hat mich beauftragt, dem Hohen Hause den Antrag zu übermitteln, der Nationalrat wolle dem vorgelegten Gesetzentwurf (292 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Den Herrn Präsidenten bitte ich, falls erforderlich, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

**Präsident:** Zum Wort ist niemand gemeldet. Wir gelangen daher sofort zur Abstimmung.

*Bei der Abstimmung wird die Regierungsvorlage in zweiter und dritter Lesung einstimmig zum Besluß erhoben.*

**7. Punkt: Bericht des Ausschusses für soziale Verwaltung über die Regierungsvorlage (291 der Beilagen): Bundesgesetz, betreffend die Führung einer Bundesstaatlichen Krankenanstalt für Neurochirurgie in Bad Ischl (337 der Beilagen)**

**Präsident:** Wir gelangen nunmehr zu Punkt 7 der Tagesordnung: Führung einer Bundesstaatlichen Krankenanstalt für Neurochirurgie in Bad Ischl.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Spielbüchler. Ich bitte ihn um seinen Bericht.

**Berichterstatter Spielbüchler:** Hohes Haus! Die gegenständliche Regierungsvorlage beinhaltet zwei Paragraphen mit je einem Satz.

Der § 1 besagt, daß das Bundesministerium für soziale Verwaltung ermächtigt wird, in Bad Ischl nach Maßgabe der für Heil- und Pflegeanstalten in Oberösterreich geltenden Rechtsvorschriften eine Krankenanstalt für Neurochirurgie zu errichten und zu betreiben.

Die Republik Österreich betreibt diese Krankenanstalt bereits seit 1947. Die Krankenanstalt ist aus dem sich ehemals auf dieser Liegenschaft befindenden Luftwaffenlazarett hervorgegangen, das mit Kriegsende vom Hauptquartier der amerikanischen Militärregierung der Republik Österreich mit der ausdrücklichen Auflage übergeben worden war, es als gemeinnützige Anstalt weiterzuführen.

Sämtliche seitens des Bundesministeriums für soziale Verwaltung unternommenen Bemühungen, für die Anstalt einen geeigneten Rechtsträger zu finden, führten zu keinem Erfolg. Das Ministerium sah sich daher gezwungen, diese Anstalt in eigene Verwaltung zu übernehmen.

Die Krankenanstalt erfreut sich infolge des internationalen Rufes von Primarius Doktor Krüger eines immer mehr steigenden Zuspruches nicht nur aus ganz Österreich, sondern

auch aus dem Ausland, so aus Italien, Spanien, Frankreich, aus der Schweiz, England und Deutschland. Die Anstalt ist ausgesprochen gut geführt und weist daher auch einen ständigen Vollbelag auf. Neben der neurochirurgischen Abteilung bestehen Sonderabteilungen (Interne, Hals-Nasen-Ohren und Augen).

Der § 2 besagt, daß mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes das Bundesministerium für soziale Verwaltung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen betraut ist.

Der vorliegende Gesetzentwurf dient dazu, dem bereits seit Jahren faktisch bestehenden Zustand, daß die Krankenanstalt für Neurochirurgie in Bad Ischl durch den Bund betrieben wird, die verfassungsrechtliche Grundlage zu geben.

Der Ausschuß für soziale Verwaltung hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am Freitag, den 2. Dezember 1960, beraten und einstimmig angenommen.

Der Ausschuß für soziale Verwaltung stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (291 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Ich stelle weiters den Antrag, falls Wortmeldungen vorliegen, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

**Präsident:** Sie haben den Bericht des Berichterstatters gehört. Zum Wort ist niemand gemeldet. Wir gelangen daher zur Abstimmung.

*Bei der Abstimmung wird die Regierungsvorlage in zweiter und dritter Lesung einstimmig zum Beschuß erhoben.*

**8. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (281 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1961 (307 der Beilagen)**

#### Spezialdebatte

##### Gruppe X

##### Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft

##### Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt

##### Kapitel 29: Eisenbahnen

**Präsident:** Wir gelangen nunmehr zu Punkt 8 der Tagesordnung: Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1961. Zur Behandlung kommt die Gruppe X.

Spezialberichterstatter ist der Herr Abgeordnete Rom. Ich ersuche ihn um seinen Bericht.

**Spezialberichterstatter Rom:** Der Finanz- und Budgetausschuß hat am 11. November 1960 den Voranschlag der Gruppe X einer

eingehenden Beratung unterzogen.

Das Bundesfinanzgesetz 1961, die Teile und — soweit vorhanden — die Erläuterungen bildeten die Grundlagen der Aussprache.

Gestatten Sie mir, daß ich mit Rücksicht auf die eingehende Debatte, die dem Kapitel 24, dem Kapitel 28 Titel 1 und dem Kapitel 29 durch die Sprecher Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß, Suchanek, Kindl, Mitterer, Holzfeind, Lins, Zingler, Frau Dr.-Ing. Johanna Bayer, Czettel, Dr. Hetzenauer, Frau Rosa Weber, Wallner, Pölzer, Ehgartner, Populorum, Mittendorfer, Matejcek und Herke zuteil wurde, wie im Vorjahr wieder nur die Gesamtgebarung der drei Kapitel anfühe.

Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft: Ausgaben 177,9 Millionen und Einnahmen 18,1 Millionen Schilling; dazu kommen in der außerordentlichen Gebarung noch Ausgaben von 21,5 Millionen.

Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt: Ausgaben 3468,3 Millionen, Einnahmen 3630 Millionen; in der außerordentlichen Gebarung finden wir 272,5 Millionen Schilling Ausgaben vor.

Kapitel 29: Bundesbahnen: Ausgaben 7485,8 Millionen, Einnahmen 6358,3 Millionen; in der außerordentlichen Gebarung stehen 425 Millionen zu Buch.

In der Debatte selbst wurden die Budgetansätze besprochen, lokale Wünsche vorgebracht, allgemeine Verlangen erörtert. Aber auch soziale Fragen, die die Bediensteten und auch das reisende Publikum betreffen, wurden ventilert. Auch technische Probleme, internationale Fragen, vornehmlich unsere nachbarlichen Übergangsfragen, standen zur Diskussion. Der Herr Bundesminister Waldbrunner nahm zu den aufgeworfenen Fragen eingehend Stellung.

Die der Gruppe X zugedachten Beträge und finanziellen Ansätze bedingen von vornherein eine sparsame Verwendung. Wünsche, die vorgetragen wurden, sollen überprüft werden und nach Tunlichkeit auch ihre Realisierung finden.

Im allgemeinen betonte der Herr Bundesminister auch die Zusammenarbeit mit dem Personal und dessen Vertretung und gab der Hoffnung Ausdruck, daß gemeinsames Bemühen auch in kommender Zeit dem Unternehmen und damit dem Staat dienen wird.

Der Finanz- und Budgetausschuß stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle beschließen,

dem Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft,

dem Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt samt dem dazugehörigen Geldvoranschlag (Anlage III/1) und

2336

Nationalrat IX. GP. — 54. Sitzung — 12. Dezember 1960

dem Kapitel 29: Eisenbahnen, samt dem zu diesem Kapitel gehörigen Geldvoranschlag (Anlage III/10) des Bundesvoranschlages für 1961 in der Fassung der Regierungsvorlage die Zustimmung zu geben.

Ich bitte auch folgende vom Ausschuß empfohlene Entschließung anzunehmen:

Der Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft wird ersucht, die Möglichkeit der Einführung einheitlicher Telephonnummern für Rettung, Polizei (Gendarmerie) und Feuerwehr in ganz Österreich zu prüfen.

**Präsident:** Wir gehen nunmehr in die Debatte ein. Zu Wort gemeldet ist als Kontrahenter der Herr Abgeordnete Dr. Zechmann. Ich erteile ihm das Wort.

**Abgeordneter Dr. Zechmann:** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! In den Kapiteln der Gruppe X haben sich auch in diesem Voranschlag keine besonders aufregenden Ereignisse ergeben. Es ist ja auch in der rechtlichen Stellung dieser Kapitel nichts Besonderes vor sich gegangen. Die Postordnung sorgt noch immer dafür, daß durch rätselhafte Bestimmungen die geplanten höheren Einnahmen etwas herabgesetzt werden können, das ewig hungrige AUA-Baby ist noch in unserem Besitz, und der österreichische Rundfunk geht auf dem Gebiete der Verpolitisierung seiner höchsten Vollkommenheit entgegen.

In diesem Zusammenhang möchte ich an den Herrn Verkehrsminister die Anfrage stellen, wieweit die Gerüchte, die man hier in Wien hört, auf Wahrheit beruhen. Es wird erzählt, daß der Generaldirektor Dr. Czejka eine Auffertigung in folgendem Ausmaße erhalten soll: jetzt einen Betrag von 300.000 S und im Jänner 1961 einen solchen von 1 Million Schilling; das wären zusammen 1.300.000 S. Da wir leider nicht in der Lage sind, selbst die Richtigkeit solcher Gerüchte zu prüfen, bitten wir um entsprechende Auskunft.

Beim Kapitel Eisenbahnen haben sich im Gegensatz zum letzten Voranschlag immerhin wieder einige Erhöhungen ergeben. Die Eisenbahnen erhalten 200 Millionen Schilling, um die Elektrifizierung, die jetzt eigentlich ein ganzes Jahr auf dem Eis lag, wieder fortsetzen zu können, weitere 150 Millionen Schilling, um den Ausbau der Wiener Schnellbahn zu forcieren, und weitere 75 Millionen Schilling zur Vervollkommenung des Fahrparks.

Es ist aber interessant, daß auf dem Gebiete der Personalkosten diesmal im Gegensatz zum letzten Voranschlag ein Minus von 7,3 Millionen Schilling aufscheint, bei den Pensionslasten sogar ein Minus von 44,3 Millionen Schilling. Das Minus bei den Aktivbediensteten ist umso

auffallender, als wir wissen, daß sich ja der Stand der Bediensteten erhöhen wird. Die gesamten Personalkosten der Österreichischen Bundesbahnen, verglichen mit den sonstigen Betriebsauslagen, betragen zirka 50 Prozent.

Ich weiß, es kann mir jetzt sofort mit dem Einwand begegnet werden, daß die 50 Prozent nicht stimmen, sondern daß es eigentlich 60 Prozent oder sogar 63 Prozent wären. Ich habe bei meiner Berechnung die Verhältnisse anderer Betriebe zugrunde gelegt, wie etwa in anderen Betrieben die Personalkosten berechnet werden, das heißt unter Wegfall jenes Teiles, der auch in anderen Betrieben nicht dabei ist, und da ergibt sich ein Satz von 50 Prozent. Das ist gar nichts Anormales, denn auch in anderen Betrieben haben wir 50 Prozent, teilweise sogar mehr, 60 Prozent, und in einem Fall, der mir unterkam, sogar 70 Prozent.

Aber noch vorhanden ist das schon traditionelle Defizit der Österreichischen Bundesbahnen, und damit ist eigentlich auch wieder die Ausgangsbasis für eine Auflockerung der Debatte gegeben.

Man wird jetzt an Hand der Statistik leicht nachweisen können, daß die Österreichischen Bundesbahnen hinter allen übrigen Bahnen der Erde weit zurückgeblieben sind. Man wird aber an Hand derselben Statistik nachweisen können, daß dies nicht der Fall ist, daß im Gegenteil ein beachtlicher Aufschwung zu verzeichnen ist.

Ja, die Statistik! Es gibt einen alten Spruch, der sagt: Es gibt drei Arten von Lügen: die gemeine Lüge, die Notlüge und die Statistik. (*Abg. Dr. Migsch: Zu welcher Gruppe gehören Ihre statistischen Untersuchungen? — Heiterkeit. — Abg. Herke: Zur ersten wahrscheinlich!*) Ich komme gleich darauf, zu welcher Gruppe.

Ich halte von diesem Spruch gar nichts, weil wir erstens die Statistik notwendig brauchen und weil ich zweitens nicht der Auffassung bin, daß wir es mit einer falschen Statistik zu tun haben. Wenn Sie mich aber fragen, Herr Abgeordneter Dr. Migsch, zu welcher Gruppe meine Auffassung gehört, dann kann ich Ihnen sagen, daß es noch einen überlieferten Spruch gibt, der lautet: Die Statistik ist ein vielseitiges Mädchen, das man nur richtig verstehen muß. Das ist schon etwas zutreffender.

Um nur ein Beispiel zu nehmen, hat der Güterverkehr auf der Donau in einem Jahre, tonnenmäßig gerechnet, um 38 Prozent abgenommen. Nun kann leicht einer kommen und kann sagen: 38 Prozent weniger Leistung — daher auch eine Kostensenkung in den Betriebsausgaben, vor allem in den Personalausgaben! Das ist aber nicht richtig, denn zur gleichen Zeit hat der Tonnenkilometergehalt um 17,7 Prozent zugenommen, eben durch eine Steigerung der Leistung. Man muß also bei der Anwendung der Statistik außerordentlich vorsichtig sein.

Sie werden sich sicherlich auch erinnern, daß vor einigen Wochen ein längerer Artikel durch die Zeitungen ging, der das ungeheure Defizit der englischen verstaatlichten Bahnen zum Gegenstand hatte. Zur gleichen Zeit ging durch andere Zeitungen die Meldung, daß die englischen Bahnen seit den letzten Jahren ungeheure Anstrengungen gemacht haben und daher unmittelbar vor der vollständigen Beseitigung ihres Defizits stehen. Die eine Gruppe der Zeitungen schreibt, die ungeheure Höhe des Defizits der englischen Bahnen sei darauf zurückzuführen, daß die Labour Party seinerzeit die Bahnen verstaatlicht hat. Die andere Gruppe der Zeitungen schreibt: Diese ungeheure, diese nicht heruntergehen wollende Höhe des Defizits der englischen Bahnen ist darauf zurückzuführen, daß diese Defizite auch schon vor der Verstaatlichung vorhanden waren. Dazu nun die andere Meinung, daß das Defizit unmittelbar im Verschwinden ist. Und nun sage einer, was davon eigentlich richtig ist.

Aber aus dem ganzen Zahlenspiel, das man mit der Statistik machen kann, zeigt sich bei uns immer wieder die unüberbrückbare Kluft zwischen den beiden Koalitionsparteien. Es ist daher umso notwendiger, daß wir Freiheitlichen gewissermaßen als Neutrale zwischen den kämpfenden Fronten stehen (*Abg. Herke: Ein großes Glück!*) — neutral, das ist ja österreichisch —, uns absoluter Objektivität befleißigen, dem König lassen, was des Königs ist, und den übrigen Fürsten, vor allem aber dem Finanzminister, das, was seiner ist. (*Abg. Herke: Und den Freiheitlichen, was der Freiheitlichen ist!*) Ja, wir kommen dabei leider zu kurz. (Heiterkeit.)

Wir haben das immer so gehalten, speziell ich habe mit der größten Objektivität versucht, die Verhältnisse bei den Bundesbahnen so zu schildern, wie sie nach meiner Meinung richtig geschildert werden müssen. Ich bin dabei so weit gegangen, daß mir sogar von dieser Seite (*zur ÖVP gewendet*) einmal gesagt wurde, ich sei ein gutbezahlter Untertan im Königreich Waldbrunner. Soweit das „Untertan“ sich darauf bezieht, daß ich zur Familie der Eisenbahner gehöre, lasse ich es gelten. Aber was die gute Bezahlung betrifft, so kann ich Sie beruhigen, meine Damen und Herren: Ich bin in meiner Beamtengruppe der am schlechtesten Bezahlte, weil meine Bezahlung nicht nach fachlichen, sondern nach politischen Gesichtspunkten bemessen wurde. Aber das Kapitel Eisenbahnen ist so ungemein wichtig, daß es besser ist, die Dinge mit größter Objektivität zu betrachten, viel besser, als es durch die Parteibrille zu sehen, wie Sie es auf beiden Seiten tun. Leider wird aber dieses Kapitel immer wieder — vielleicht heute ein-

mal nicht, nach den harmonischen Erscheinungen in den letzten Budgetdebatten wäre es möglich, daß heute vielleicht einmal eine andere Luft bei der Behandlung des Kapitels Eisenbahnen in diesem Hause weht — nicht nach rein sachlichen und fachlichen, sondern nur nach parteipolitischen Grundsätzen behandelt, was weiter eigentlich gar nicht verwunderlich ist, denn es gibt ja kaum etwas in Österreich, was allein nach fachlichen und sachlichen Grundsätzen behandelt werden würde. Aber das Bedauerliche dabei ist, daß diese Tatsache unsere gesamte Wirtschaftspolitik, unsere Sozialpolitik, unsere Kulturpolitik, überhaupt alles und damit auch die Budgetgestaltung, auf das allerschwerste belastet. Es ist aus diesem Grunde auch nicht möglich, dieses kritische Problem so wie viele andere Probleme zu lösen.

Nun ist aber gerade das Verkehrsproblem ein außerordentlich wichtiges, denn der Verkehr dient ja nicht nur der Wirtschaft, der Verkehr beherrscht faktisch die Wirtschaft, und das wichtigste Element im Verkehr ist nach wie vor die Eisenbahn. Die Eisenbahn in Händen tüchtiger Fachleute — sie wären zweifellos da — wäre ein Segen für die gesamte Wirtschaft. Aber in den Händen von Nur-Politikern kann die Eisenbahn zu einem gefährlichen Druckmittel in der gesamten Innenpolitik werden. Das, meine Damen und Herren, erzeugt jenes Unbehagen, von dem schon die ganze Budgetdebatte hindurch die Rede ist, ein Unbehagen, das jede Sachlichkeit ausschließt und durch andere Argumente ersetzt. Man sieht in der Eisenbahn nicht mehr den nützlichen Wirtschaftsfaktor, sondern man sieht in ihr ein Machtinstrument, das die einen haben und die anderen gerne haben möchten. Deshalb wird man bei allen Sanierungsbesprächen nie auf einen grünen Zweig kommen, weil jeder, schon von diesem Gesichtspunkt ausgehend, mit dem Dolch im Gewande zu den Verhandlungen kommt. Deshalb bringen wir auch unser Defizit eigentlich nie so richtig aus der Welt, und es ist wohl anzunehmen, daß es das Budget der nächsten Jahre weiter verzinsieren wird.

Ich habe schon einmal hier gesagt: Das Defizit hat auch eine positive Seite, die darin liegt, daß es als bilaterales Propagandamittel verwendet werden kann. Wir begegnen dieser Zweiseitigkeit nicht allein zu Wahlzeiten, sondern jeden Tag auf Schritt und Tritt, etwa nach dem Grundsatz: mein Verkehrsminister, dein Finanzminister. Die allgemeine Auffassung über das Defizit dürfte heute im Volk schon ungefähr dem Proportz entsprechend geteilt sein. Man interessiert sich auch nicht mehr so sehr für das jährliche Defizit, sondern

2338

Nationalrat IX. GP. — 54. Sitzung — 12. Dezember 1960

viel interessanter geworden ist inzwischen die Summe dieser Defizite. Was sind heute 1 bis 2 Milliarden, wo wir in unserem Budget nur so mit Ausweitungsmilliarden herumwerfen! Das ist nicht mehr allzu aufregend. Aber 18 Milliarden, das ist eine imponierende Zahl; so richtig schmissig in einen vollbesetzten Saal hineingeschleudert, kann sie noch die Gemüter aufregen, sie geht ins Ohr.

Sie könnte allerdings auch ins Auge gehen. Fragt sich nur, in welches Auge. Sie (*zur ÖVP gewendet*) werden sicherlich der Überzeugung sein: Das geht ins linke Auge! Und Sie (*zur SPÖ gewendet*) werden beweisen können, daß es ins rechte Auge geht. Wir Freiheitlichen sind auch in dieser Hinsicht absolut objektiv, wir können von der objektiven Auffassung nicht abgehen, daß das Budgetdefizit bei den Bundesbahnen eine Gemeinschaftsarbeit der Koalition darstellt. Sie haben es seinerzeit gemeinsam — ich gebe zu, unter dem Druck der Besatzungsmächte — aus der Taufe gehoben und die Grundlagen dafür gelegt, als Sie in den Jahren 1945 und 1946 25.000 gut eingeschulte und gut ausgebildete Bedienstete einfach entfernt haben oder — meinewegen — entfernen mußten und darüber hinaus noch 15.000 bis 20.000 andere diskriminiert haben. Damit wurde die Organisation zerstört, und damit wurde ein schöner Grundstock für große Pensionen gelegt. Das haben Sie gemeinsam miteinander aufgezogen, daher sind wir der Meinung: Die 18 Milliarden gehen in beide Augen.

Sie können dieser Tatsache aber auch nur gemeinsam Herr werden. Niemals wird eine richtige Ordnung eintreten, wenn Sie nicht in der Lage sind, eine gemeinsame Ausgangsbasis zu finden. Es wird ja genug über Sanierung gesprochen, sehr viel sogar. In ganz Europa wird über die Bahnsanierung gesprochen, weil überall dieselben Krankheitserscheinungen und dieselben Widerstände sind. (*Abg. Suchanek: Auch ohne Koalition!*) Jawohl, auch ohne Koalition. Der Unterschied ist nur der, daß doch da und dort versucht wird, mit irgendeiner Roßkur an das Defizit heranzukommen. Der Unterschied liegt aber auch noch darin, daß wir zu keinem gemeinsamen Ausgangspunkt kommen können. Und daher, so unrichtig es wäre, zu sagen ... (*Abg. Herke: Daher ein Wunderdoktor!*) Der Wunderdoktor ist hier weniger wichtig, sondern hier wäre wichtig die volle Einigkeit der Koalitionsparteien. Tatsache ist zwar, daß wir bei weitem nicht allen Bahnen zurück sind, wie auch vielfach behauptet wird. Aber unbestreitbar ist, daß sich doch eine Reihe von Bahnen gerade in den letzten Jahren bei Sanierungsmaßnahmen leichter getan haben als wir in Österreich;

und zwar deshalb, weil bei uns kein gemeinsames Konzept zu bekommen ist.

Es ist ja kein Kampf um die Sanierung, was hier vor sich geht, sondern ein Kampf um die Bundesbahnen. Das ist der Fall, und deshalb geht es so schwer. Gestehen wir uns das doch alle miteinander ein. Ich glaube nicht, daß ein einziger hier im Saale sitzt, der weißt, wie groß das Defizit eigentlich ist. Das weiß niemand, weil uns jede Berechnungsgrundlage dazu fehlt. Wir haben weder eine Vorstellung von der Größe des Vermögens, sie scheint auch nirgends auf — wir Eisenbahner wissen bei läufig, wieviel es sein könnte —, wir haben weder eine Bilanz, noch eine Gewinn- und Verlustrechnung, wir haben keine Wegekostenberechnung, wir haben keine klaren Kontenverhältnisse. Da ist es unmöglich, eine wirkliche Wirtschaftlichkeitsrechnung anzustellen.

Es ist erschütternd, wenn man bedenkt, daß dieser größte Betrieb, der 70.000 Bedienstete ständig beschäftigt, der gleichzeitig der größte Grundeigentümer in Österreich ist, der einer der größten Auftraggeber für die gesamte Industrie ist, nicht einmal einen Rechtsstatus hat! Man weiß gar nicht, was dieser Betrieb Österreichische Bundesbahnen eigentlich ist. Nach keinem Handelsrecht und nach keinem Steuerrecht der Welt wäre dieser Zustand möglich. Der kleinste Greifler wird untersucht, ob er noch eine Einnahmen- und Ausgabenrechnung machen darf oder ob er bilanzieren muß, und hier muß sich der allergrößte Betrieb mit einer Einnahmen- und Ausgabenrechnung begnügen.

Wir haben aber noch eines: Dadurch, daß wir keinen Rechtsstatus haben und uns dadurch eine ganze Reihe von Vorschriften fehlen, hat auch das Personal der Österreichischen Bundesbahnen keinen Rechtsstatus, die Rechte des Personals haben keineswegs jene fundamentale Grundlage, von der man sagen könnte: jawohl, diese Rechte sind auf jede Weise gesichert.

Wir wissen aus der letzten Budgetdebatte, daß sogar die Grundvorschrift der Rechte des Eisenbahnpersonals, die Dienstordnung, umstritten ist, daß es gar nicht sicher ist, ob sie gilt oder nicht gilt. Wir erinnern uns noch sehr gut, wie die „Eisenbahner“ Dr. Hurdes und Dr. Hetzenauer versucht haben, dem Herrn Abgeordneten Suchanek zuzusetzen und ihn zur Entgleisung zu bringen. Er hat sich unerhört angestrengt, er konnte allerdings die beiden nicht zur Überzeugung bringen. (*Abg. Suchanek: Ich habe den Bremsschuh eingelegt, Herr Kollege!*) Ja, lassen wir das gelten, den Bremsschuh, darauf komme ich auch noch. (*Zwischenruf des Abg. Suchanek.*) Er hat die beiden nicht überzeugen können, daß

die österreichische Dienstordnung nicht gilt, und ich — verzeihen Sie mir, Herr Kollege — muß sagen: Ich konnte auch nicht überzeugt werden, obwohl ich zugebe, daß an seiner Behauptung etwas Wahres lag: Wir haben es hier ja mit einer kaiserlichen Verordnung zu tun, wir haben ja heute ganz andere Zustände! Darin ist insofern ein Körnchen Wahrheit, daß man sagen kann: Damals waren die Zustände bei den Staatsbahnen völlig klar. Heute sind sie nicht klar. Also da hat er schon ein bißchen recht gehabt.

Tatsache aber, Herr Kollege, ist, daß jene kaiserliche Verordnung seinerzeit schon getrennt von der allgemeinen Dienstpragmatik für Beamte für die Österreichischen Staatsbahnen geschaffen wurde. Tatsache ist ferner, daß auch heute die Österreichischen Bundesbahnen Staatsbahnen sind und daß diese kaiserliche Verordnung, wie Sie selbst sagten, eine für die damalige Zeit verhältnismäßig sehr gute Regelung darstellte. Ich möchte das erweitern: Es wäre auch heute noch eine verhältnismäßig sehr gute Regelung, obwohl ich mir vorstellen kann, daß einzelne Punkte vielleicht geändert werden könnten.

Wir sehen in allen Personalverfütungen einen Hinweis auf diese Dienstordnung, also gilt sie. Auch aus dem Erlaß des Generaldirektors aus dem Jahre 1950 oder 1951, ich weiß es nicht mehr ganz genau, geht klar hervor, daß sie gilt. Infolgedessen war bei der letzten Debatte die Meinung, die hier vertreten wurde, daß sie doch gelten müsse, eigentlich richtig. Aber wir sehen, es ist ein Unbehagen geblieben: Gilt sie oder gilt sie nicht?

In dieser Dienstordnung — um das ging es damals — ist ja auch das Recht der Eisenbahner auf Einsicht in ihre dienstliche Beurteilung verankert. Nun hat man das letzte Mal gesagt und sagt es auch immer wieder: Es gibt keine Dienstbeschreibung. Demgegenüber hat der Herr Verkehrsminister auf wiederholtes Befragen erklärt: Die Postenbesetzungen bei den Österreichischen Bundesbahnen erfolgen eindeutig nach Rang und Eignung. Wenn also der Rang allein nicht entscheidend ist, sondern auch die Eignung, dann muß diese Eignung irgendwie von irgendwem festgestellt werden. Es ist auch kein Geheimnis, daß eine ganze Reihe von Fällen aufgezählt werden könnte, wo rangältere Bedienstete bei Postenbesetzungen von rangjüngeren übergangen wurden. Das hat es immer gegeben und gibt es auch heute. Das heißt aber, daß der Rang nicht das entscheidende war, sondern die Eignung. Und da weiß der Übergangene nur: Ich bin zwar rangälter als der, der den Posten bekam, aber ich weiß nicht, was eigentlich die Ursache

meiner Zurücksetzung war; es muß eine Beschreibung gewesen sein.

Nun heißt es aber: Es gibt keine Beschreibung, es beschreibt niemand. Aber niemand kann mir sagen, wer denn dieser Niemand ist. Tatsache ist, daß beschrieben wird. Das macht ein großes Unbehagen, ein Unbehagen, das zur Dienstunlust führt und vielleicht manchmal zu einem ungerechten Urteil gegenüber der Bahnverwaltung selbst, denn es ist ja nichts leichter, als einen Beamten zu beschreiben, wenn kein Mensch eine Ahnung hat, wer ihn wie beschrieben hat. Es wurden Einwendungen gemacht, und zwar auch vom Herrn Kollegen Suchanek, daß man aus der alten Zeit her, und zwar unter Bezugnahme auf die Quieszierungen, schlechte Erfahrungen mit den Beschreibungen gemacht habe. Ich muß ihm recht geben. Auch der Herr Kollege Dr. Weiß hat ihm das bestätigt, nur ist meine Bestätigung schon etwas eingeschränkter.

Herr Kollege Suchanek! Sie werden mir sicher dann auch zustimmen, daß es eigentlich so war. Es ist noch nie hier davon die Rede gewesen, welche Quieszierungen gemeint waren; es gab nämlich bei den Österreichischen Bundesbahnen zweierlei Quieszierungen. Im Jahre 1923 wurden die Österreichischen Bundesbahnen zu einem eigenen Wirtschaftskörper gemacht. Im Zusammenhang damit setzten große Personalerparungsmaßnahmen ein, und es wurde Personal abgebaut. Ich möchte nicht sagen, wahllos abgebaut, aber nach Grundsätzen — und da haben Sie recht, Herr Kollege —, die höchst bedenklich sein konnten. So wurde zum Beispiel einer abgebaut, weil er sich ein Motorboot kaufte. Er galt daher als Kapitalist; der Ausdruck hieß damals nicht „Kapitalist“, sondern „wirtschaftlich wohlsituiert“. Solche wurden abgebaut. Das war damals auch in der Vorschrift enthalten. Wer wirtschaftlich wohlsituiert ist, der kann abgebaut oder quiesziert, das heißt in den zeitlichen Ruhestand versetzt werden.

Dann gab es einen Abbau auf Grund von etwas länger dauernden Erkrankungen, und weiter gab es einen Abbau auf Grund schlechter Dienstleistung. An und für sich müßte man sagen: Wenn Leute mit wirklich schlechter Dienstleistung abgebaut werden, so wäre das gar nicht so zu verwerfen, wenn nicht das „Wenn“ wäre! Denn diese abgebauten Schlechteren wurden ja mit einer Pension in den Ruhestand versetzt, und zwar in sehr jungen Jahren schon: Nummer eins. Nummer zwei betrifft die Frage: War der Betreffende in seiner Leistung wirklich so schlecht? Und dann könnte man unter Nummer drei noch sagen: Man wußte ja gar nicht, wie er sich in Zukunft noch entwickeln werde! Das waren die schlech-

2340

Nationalrat IX. GP. — 54. Sitzung — 12. Dezember 1960

ten Erfahrungen auf dem ersten Sektor; diese haben Sie aber nicht gemeint, sondern Sie haben die Erfahrungen aus dem zweiten gemeint.

Zu jener Zeit, als das geschah, war in Österreich bei den Bundesbahnen ungefähr ein Zustand, wie er heute ist. Man hat auch damals von einem „roten Königreich“ gesprochen. Der Herr Kollege Populorum wird das sofort verstehen: Damals hieß der „König“ nicht Waldbrunner, sondern der König hieß „König“. Der König war ein sehr mächtiger Mann. Ich kann nicht bestreiten, daß der König auch etwas im Köpfchen gehabt hat. Aber er war ein unerhört mächtiger Mann, der Einfluß der Personalvertretung unter König war mächtig. Ich gebe zu: Wir saßen damals auch in der Personalvertretung, und die christliche Gewerkschaft saß auch in der Personalvertretung. Wir haben in vielen Dingen miteinander gestimmt.

Diese Quieszierungen fanden mit Zustimmung der Personalvertretung statt. Der König hatte hinter sich eine Macht von ungefähr 78 Prozent der Eisenbahner. Wir, die Deutsche Verkehrsgewerkschaft, hatten ungefähr 16, und die christliche Gewerkschaft hatte ungefähr 6 Prozent. (*Abg. Rosa Jochmann: Dann aber sind Sie den König losgeworden!*) Ich weiß nicht, wann, ich kann auch nicht sagen, daß wir ihn losgeworden sind, der König ist ja schon früher, glaube ich, nicht zu unserer Zeit, sondern schon wesentlich früher ... (*Abg. Zingler: Der war ja Kaiser!*) Also er war ja Kaiser! Gut, immerhin war König ein mächtiger Mann. Damals geschahen diese Quieszierungen.

Aber die Personalvertretung — und zwar Sie und wir — hat damals eine Feststellung gemacht, daß nämlich nicht alle Beschreibungen kommissionell erfolgten. Der König war es — und wir haben ihn dabei unterstützt, ich glaube, auch die christliche Gewerkschaft hat ihn unterstützt —, der die Forderung aufgestellt hatte: Die Beschreibung kann nicht auf eine Person beschränkt bleiben, sondern sie muß kommissionell erfolgen, weil das ja auch in der Dienstordnung verankert war. Von da an wurden wieder die normalen kommissionellen Beschreibungen gemacht.

Dann kam die zweite Quieszierungswelle. Über diese habe ich hier schon einmal gesprochen. Das war im Jahre 1934. Da wurde nach ganz anderen Gesichtspunkten abgebaut. Im Jahre 1934 — ich habe das schon einmal erwähnt — gab es die kommissionellen Beschreibungen. Ich selber war ja Personalbeamter und dann Personalchef einer Direktion, und ich weiß genau, daß in fast allen Fällen — man kann das nie hundertprozentig sagen —

die fachlichen Beschreibungen korrekt waren. Ich bin zum Beispiel die ganze Zeit von politischen Gegnern beschrieben worden. Aber ich muß zugeben: die Beschreibung war korrekt. Aber neben dieser fachlichen Beschreibung gab es eben eine zweite Beschreibung. Nicht geheim, sondern ganz offen hat man damals festgestellt: Das ist ein Roter! Das ist ein Brauner! Daher der rote und der braune Punkt, von denen ich schon einmal sprach.

Damals kam noch eine andere Quieszierung. Man hat wieder einmal eine „große Verwaltungsreform“ durchgeführt. Diese große Verwaltungsreform gipfelte in erster Linie darin, daß man eine ganze Reihe von Geschäften von den Direktionen nach Wien nahm und bei den Direktionen die Leute, die man nicht brauchte, dann abbaute oder nach Wien versetzte und in der Generaldirektion und ihren Zentralstellen in Wien wieder aufpfropfte. Das Endergebnis war eigentlich kein niedrigerer Personalstand, sondern in weiterer Folge dann draußen wieder ein respektabel erhöhter Personalstand.

Aber der Abbau erfolgte teilweise nach der fachlichen Beschreibung. Wenn einer verhältnismäßig schlecht beschrieben war und auch noch einen roten oder braunen Punkt hatte, war der Abbau selbstverständlich beschlossen. Wenn er schlecht beschrieben war, und er hatte keinen roten oder braunen Punkt, dann konnte man ihn behalten. Das war leider Tatsache. Wenn er aber gut beschrieben war oder sogar sehr gut beschrieben war, dann konnte er auch nach der Größe des roten oder braunen Punktes einfach abgebaut, quiesziert, in den zeitlichen Ruhestand versetzt werden. Diese Quieszierung, Herr Kollege, glaube ich, schwiebte Ihnen vor. Das war aber eine rein politische Angelegenheit. Die fachliche Beschreibung als solche möchte ich nicht anfechten, denn die Beschreibungen durch eine Kommission sind weitaus stichhaltiger als die Beschreibungen durch eine Person, noch dazu durch eine anonyme Person.

Aus diesem Grunde glaube ich doch, daß es im Interesse des Eisenbahnpersonals korrekter wäre, diesen Bediensteten ihre Rechte, die in der Dienstordnung gewahrt sind — und es gibt faktisch keine Institution bei den Bahnen, die berechtigt gewesen wäre, die Dienstordnung in dieser Weise abzuändern —, wieder zu geben beziehungsweise zu belassen und nur dafür Sorge zu tragen, daß diese Beschreibungen korrekter durchgeführt werden. Dafür hat der Bedienstete ja auch die Möglichkeit, seine Beschreibung in die Hand zu bekommen. Es entsteht nämlich sonst ein vielleicht gar nicht immer berechtigter, manchmal aber vielleicht auch berechtigter Eindruck, daß sich einer sagt: Wonach bin ich beschrieben worden?

Nach Können, Leistung und so weiter sicherlich nicht, vielleicht nach Augen-, Haut-, Haar- oder sonstiger Farbe. Aber er weiß es nicht. (Abg. Herke: *Wie war denn das bei der dritten Phase, Herr Kollege? Das sind Sie uns schuldig geblieben! Jetzt haben wir erst von zwei gehört! Jetzt möchte ich die dritte hören!*) Ich weiß nicht, was Sie für eine dritte Phase meinen. (Abg. Herke: *1938 war ja auch wieder so eine Quieszierung!*) Ja, wenn Sie die auch hören wollen (Abg. Herke: *Na freilich! Wegen der Objektivität wollen wir das hören!*), so erzähle ich Ihnen das gerne! Wir Freiheitlichen stehen grundsätzlich — und das habe ich hier schon gesagt — auf dem Standpunkt, daß jede politische Personalmaßnahme zum Schaden eines Bediensteten in der Vergangenheit, in der Gegenwart und in aller Zukunft absolut zu verdammen ist. (Beifall bei der FPÖ.) Da gebe ich Ihnen vollkommen recht. Dieser Fehler wurde auch im Jahre 1938 gemacht! (Abg. Herke: *Das wollte ich ja wissen! — Heiterkeit.*) Ich habe gar keinen Grund, das zu leugnen. Aber Sie können sich erkundigen: Dort, wo ich Personalchef war, dort wurde dieser Fehler nicht gemacht. Erkundigen Sie sich bei der Direktion in Linz! Das steht in den Akten. (Abg. Herke: *Das bestreite ich nicht!*) Es gab schon auch Möglichkeiten, darum herumzukommen. (Abg. Herke: *Da war der rote und der schwarze Punkt!*)

Aber weil Sie davon reden, kann ich Ihnen ein Beispiel aus jener Zeit erzählen. Damals gab es eine sogenannte Beamtensäuberungskommission. In dieser Kommission saß ein Behördenvertreter und ein Parteivertreter. Der Behördenvertreter dort war ich, der Parteivertreter war ein anderer Bediensteter. Ich als Behördenvertreter habe das Personal behalten, weil wir es gebraucht haben (Abg. Herke: *Nur deshalb, weil Sie es gebraucht haben?*), der Parteivertreter hat das Personal nach den früheren „Punkten“ beurteilt. Während nun der, der das Personal auszuscheiden bestrebt war, im Jahre 1945 sofort wieder auf einen recht respektablen Posten kam, kam ich auf keinen mehr. Das war der Unterschied. (Abg. Herke: *Pech!* — Abg. Dr. Kummer: *Pech!*) Ja, Pech, ausgesprochenes Pech; da kann man nichts machen.

Wir reden ja auch immer über diese Dinge miteinander, ohne ihnen auf den Grund zu gehen. Es ist nicht allein die Personalbeschreibung, sondern es sind noch andere Sachen, die dieses große Unbehagen vergrößern. Dazu erzähle ich Ihnen jetzt drei Beispiele.

Ein Bediensteter, der im Jahre 1945 abgebaut wurde, bewarb sich bei seiner Direktion um den Posten als Saisonarbeiter bei einem Bauzug, weil er eine langjährige Bauzugerfah-

rung hatte und weil der Bauzugführer zuwenig Personal hatte und zu ihm gekommen war. Dieser seinerzeitige Bedienstete erhielt aber sofort von der Direktion den Bescheid, der Bauzug sei komplett, seine Aufnahme könne daher nicht erfolgen. Drei Wochen später kam der Bauzugführer wieder und sagte: Ja was ist denn? Ich kriege meine Leute nicht zusammen! Und der Betreffende suchte noch einmal an und bekam wieder den Bescheid, daß der Bauzug komplett sei — jener Bauzug, der nie komplett wurde.

Ein zweites Beispiel: Da waren zwei Bedienstete, die ein Ansuchen an das Verkehrsministerium um Wiedereinstellung in den Dienst vorgelegt hatten. Beide bekamen den Bescheid, daß mit dieser Wiedereinstellung zu rechnen sei. Zu beiden kam ein charmanter Vertrauensmann einer Partei, ich muß sagen, ein sehr honoriger Mann, ein Mann, der es bestimmt ehrlich gemeint hat. Der sagte den beiden: Schaut, ihr werdet jetzt wieder eingestellt, es wird vielleicht Schwierigkeiten geben; leichter ginge es halt, wenn ihr da unterschreiben tätet. — Das hat er ganz gut gemeint. Der eine hat daher auch unterschrieben, aber der andere nicht. Der Unterschied stellte sich dann einige Tage vor Weihnachten heraus, als der eine einen Einstellungsbescheid erhielt — es war derjenige, der unterschrieben hatte —, der andere aber den Bescheid bekam, daß er bei der gegebenen Rechtslage nicht eingestellt werden könne — obwohl die Rechtslage bei beiden völlig gleich war! (Abg. Dr. Hurdes: *Dreimal darf man raten, welche Partei das war! — Heiterkeit.* — Abg. Herke: *Nur einmal, das war nämlich Ihre!*) Ich überlasse es dem Scharfsinn aller, darüber selbst zu einem Schluß zu kommen. (Abg. Dr. Hurdes: *So gute Beziehungen zum Verkehrsministerium haben wir nie gehabt!* — Ruf bei der SPÖ: *O ja!* — Abg. Kindl: *Das Thema ist traurig, das ist kein Theater!*)

Wenn Sie mir erlauben, werde ich auch noch den dritten Fall bringen. (Abg. Dr. Migsch: *Das ist er selber!*) Der dritte Fall betrifft einen Bediensteten, der auf sein Ansuchen ebenfalls den Bescheid erhielt, er werde wieder eingestellt. Drei Wochen später wurde dieser Bescheid abgeändert, und es wurde ihm mitgeteilt, daß er nicht eingestellt werden könne, weil es in absehbarer Zeit keinen Posten gebe. Zur selben Zeit erhielt derselbe Bedienstete vom Zentralkausschuß, also von der höchsten Stelle der Personalvertretung, ebenfalls ein Schreiben, und da stand drinnen: Du kannst schon eingestellt werden, aber du mußt dir vorher den Vertrauensmännerausschuß deiner Dienststelle gewogen machen. — Es entzieht sich meiner Kenntnis, was damit gemeint war. (Abg. Dr. Migsch: *Das ist*

2342

Nationalrat IX. GP. — 54. Sitzung — 12. Dezember 1960

*von der FPÖ-Leitung gewesen!) Da darf man sich nicht wundern, wenn dann die Leute fragen (Abg. Kindl: Es ist besser, wenn Sie keine Witze machen! Das Thema ist viel zu traurig, um Witze zu machen! — Abg. Herke: Mit Unmöglichkeiten kann man nicht daherkommen!): Was kann hier ausschlaggebend gewesen sein? (Abg. Dr. Kos: Einer steht selber draußen! — Zwischenruf des Abg. Dr. van Tongel. — Abg. Rosa Jochmann: Nennen Sie den Namen! — Abg. Suchanek: Namen nennen! — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.) Es reden so viele! — Herr Kollege Suchanek, ich bin sehr gerne bereit, Ihnen persönlich diese Namen bekanntzugeben, aber ich kann es nicht im Hause tun, weil ich nicht weiß, was mit den Leuten dann passiert! In dem Fall bin ich es nicht, sondern da sind es andere. (Anhaltende Rufe und Gegenrufe zwischen FPÖ und SPÖ. — Der Präsident gibt erneut das Glockenzeichen.) Ich sage nur Dinge, die ich absolut genau weiß, und ich bin gerne bereit, Herr Kollege Suchanek — wir reden ja öfter über die Dinge —, Ihnen auch die Fälle zu nennen. Sie können von mir aber nicht verlangen, daß ich das hier im Hause tue.*

Es ist gar nicht zu verwundern, wenn also in einem solchen Fall immer wieder die Frage entsteht: Was hat hier entschieden und wer hat hier entschieden? Es darf auch niemanden wundern, wenn die Frage auftaucht: Gibt es bei den Österreichischen Bundesbahnen zwei Verwaltungen oder nur eine? Diese Frage taucht aus solchen Gründen heraus auf. Ich kenne fast den ganzen Verwaltungsapparat der Österreichischen Bundesbahnen, der Generaldirektion, ich weiß — soweit ich sie wenigstens kenne —, daß es lauter tadellose Fachleute sind, honorige Leute und so weiter, und wundere mich daher, wenn mir einer sagt: Da muß es zwei Verwaltungen geben! Ich kenne auch eine ganze Reihe von den Personalvertretern, und ich bin überzeugt, daß jeder einzelne wahrscheinlich irgendwie das Beste will, der eine vielleicht für den und jenen Bediensteten, der andere vielleicht auch für seine Partei. Aber ich vermisste eine klare Vorschrift, die nach allen Seiten hin alle Rechte sichert. Und darum geht es hier. Es ist leicht und billig, einfach die Schuld entweder auf die Personalvertretung oder auf die höheren Beamten der Österreichischen Bundesbahnen zu schieben. Die Schuld liegt vielmehr darin, daß keine Grundlagen da sind, das wissen wir alle. Seit Jahren reden wir einmal im Jahre recht ausgiebig darüber, aber es geschieht nichts.

Trotzdem haben wir während der ganzen Budgetdebatte im Haus gehört, daß zwischen

den beiden Koalitionsparteien eine unglaublich schöne Harmonie bestehe. Da müßte man doch glauben, daß diese Harmonie einmal auch in der Lage sein würde, diese Grundlagen hervorzu bringen! (Ruf bei der ÖVP: Ein schlechter Harmoniker!) Wir hören auch immer wieder, daß in dieser Koalition sehr viel geschehen sei, und wir als Opposition bestreiten das gar nicht. Im Verlaufe von 15 Jahren läppert sich allerhand zusammen. Aber hier geht es um etwas Großes, etwas Grundlegendes, und das müßte geschehen, und das kann nur miteinander gemacht werden.

Man spricht natürlich auch über die Kommerzialisierung und meint damit die Überführung der Österreichischen Bundesbahnen in einen eigenen Wirtschaftskörper. Man hört (zur ÖVP gewendet) auf dieser Seite: Die Kommerzialisierung geht nicht vorwärts, weil (der Redner wendet sich zur SPÖ) da drüben die Signale auf Rot stehen! Und die sagen wieder: Ja, die Signale stellen wir auf Grün, wenn die Gleise frei und die Weichen richtig gestellt sind! Der Herr Kollege Suchanek ist gerne bereit, wie er mir einmal erklärt hat, diese Weichen zu stellen, und da drüben gibt es auch eine Reihe von Leuten, die dazu bereit sind, und ich habe ja vorhin schon gesagt: Der Eisenbahner, Herr Dr. Hurdes, wäre sicher auch bereit, bei dieser Weichenstellung mitzuwirken. (Heiterkeit.) Aber da gehen nun die Meinungen auseinander (Zwischenruf des Abg. Dr. Hurdes), wann die Weichen richtig gestellt sind. (Ruf: Eisenbahner ehrenhalber!) Darüber gehen die Meinungen auseinander: Wann sind die Weichen richtig gestellt? Wenn aber einmal zwei mit verschiedener Meinung eine Weichenstellung vornehmen, dann gibt es eine Halbstellung, und bei Halbstellung gibt es eine Entgleisung; das ist eine sogenannte Gabelfahrt. Wir haben bei manchen großen Problemen diese Halbstellung, diese „Gabelfahrt“ schon erlebt. Daher könnten wir sie auch hier wieder erleben.

Meine Damen und Herren! Es ist ganz klar, daß eine Regelung für die Österreichischen Bundesbahnen erfolgen muß. Ich erwarte immer, daß bei der neu ausgebrochenen „Harmonie“ jemand von den beiden Koalitionsparteien einmal den Antrag einbringt, daß ein Bundesbahngesetz vorgelegt werden muß, wobei aber von vornherein zu sagen ist: Das alte Beispiel war ein schlechtes Beispiel, das kann man nicht nachahmen. Vor allem müssen durch reine und saubere Vorschriften die Rechte des Personals eindeutig gesichert werden. Das ist zurzeit nicht der Fall. Dann kann man über alles andere leichter reden. Ich bin überzeugt, beide Seiten sind

derselben Auffassung. Und dann kann man reden. Man hört ja, daß bereits ein Ministerkomitee mit dieser Aufgabe betraut ist und daß dieses Ministerkomitee ein Beamtenkomitee eingesetzt hat, um die Grundlagen für ein solches Gesetz zu erörtern. Ich fürchte nur, daß das Ministerkomitee und auch das Beamtenkomitee wieder nach dem Proporz zusammengesetzt sind. Da kann man nur wünschen, daß für die Dauer dieser Verhandlungen ein guter Engel allen Mitgliedern dieses Komitees das Parteibüchel abnimmt. (Zwischenrufe.)

Nun, auch die Tariferhöhung ist eine Kommerzialisierungsmaßnahme, aber es ist keine kaufmännische Maßnahme. Kommerzialisierungsmaßnahmen waren auch die Maßnahmen damals im Jahre 1923 und so weiter, das waren eigentlich keine kaufmännischen. Kaufmännisch waren sie nur insoferne, als man bestimmte Leute, die man von der Privatindustrie hineinnahm, entsprechend kaufmännisch gut bezahlte, aber ansonsten waren die Erfolge nicht so, wie letztthin der Herr Kollege Dr. Weiß gemeint hat. Gewiß, man hat die Bahn ganz schön sauber hergerichtet. Das stimmt, aber man hat alles, was nicht unbedingt brennend notwendig war, nicht mehr gemacht. Man hat die Bahnreinhaltung und auch die Sicherungsanlagen vernachlässigt. Wir haben das später im Krieg ja bitter empfunden. Man hat allerdings alles, was noch da war, recht sauber gemacht, die Bahnhöfe haben wunderschöne Blumen gezeigt und so weiter. So kann man natürlich auch sparen. Das aber rächt sich einmal als schwere Sünde. So kann man es also hier nicht machen.

Man kann auch die Tariferhöhung nicht einfach als Allheilmittel nehmen. Ich persönlich bin ja der Meinung, daß unsere Tarife von den Tarifen anderer Länder schon himmelweit entfernt sind, aber eine bloße Tariferhöhung, ohne die Wegekosten zu wissen — wir wissen sie ja noch immer nicht —, ist eine halbe Maßnahme. Diese Tariferhöhung hat es natürlich mit sich gebracht, daß die Möglichkeit des Abwanderns von Eisenbahnfrachten auf die Straße besteht. Um dem vorzubeugen, muß nun die Beförderungssteuer erhöht werden.

Wer die Beförderungssteuer kennt, weiß, daß eine solche Steuer in irgendeiner Form wohl notwendig ist, aber die bestehende ist eine absolut unmoralische Angelegenheit. Man hat sie geschaffen, um die Konkurrenz zwischen den beiden etwas auszugleichen. Man hat sie aber auch dort, wo überhaupt keine Eisenbahn fährt, und man läßt den besser davorkommen, der alles tut, um die Sicherheit zu gefährden.

Oder ein anderes Beispiel. Es gibt Gegenstände, die die Bahn schwer befördern kann, weil die Gegenstände nicht ins Profil hineinpassen, daher müssen sie auf der Straße auf einem Tiefladewagen befördert werden. Es sind aber bei uns in Österreich nicht für alle Gewichte Tiefladewagen vorhanden. Fährt nun einer mit einem Tiefladewagen, der 50 t laden kann, mit einer Last von 8 bis 10 t, die die Bahn nicht führen kann, so muß er für 50 t Beförderungssteuer zahlen.

Abgesehen von den Grenzländern, wie zum Beispiel im Burgenland und so weiter, ist es meines Erachtens unmoralisch, diese Steuer nur aus Konkurrenzgründen zu erhöhen. Man hätte wissen müssen — und bei der diesbezüglichen Debatte hat das auch einer zum Ausdruck gebracht, leider nur einer, nämlich mein Kollege Dr. Gredler —, daß es hier notwendig gewesen wäre, einmal einen Vergleich der Wegekosten auf beiden Seiten zu machen. Das muß doch bei dem hohen Stand der heutigen Wissenschaft zweifellos möglich sein. Dann hätte man sagen können: Diese Maßnahme ist aus dem und dem Grunde notwendig. Aber so, wie es gemacht wird, schafft man weiteres Unbehagen.

Es gäbe natürlich eine ganze Reihe von Rationalisierungsmaßnahmen, um die Betriebskosten bei der Bahn zu senken. Es wäre unfair, wenn wir sagen würden, das wird bei den Österreichischen Bundesbahnen nicht gemacht. Eine ganze Reihe von Maßnahmen werden getroffen, zum Beispiel die Elektrifizierung oder die Einführung des Dieselsbetriebes. Wenn einmal die elektrische Lokomotive und die Diesellokomotive das Dampfroß verdrängt haben werden, dann wird ja der Betrieb schon weitaus billiger sein. Das ist etwas, was sich rentiert, weil sich das sofort amortisiert. Wenn man daher die Elektrifizierung hemmt, so oder so, dann ist es ganz klar, daß man hier etwas getan hat, was bestimmt nicht gut war und auch nicht überlegt war.

Man kann den Verschub rationalisieren und kann den ganzen Fahrpark modernisieren. Da gibt es ja so viel zu machen. Wir zahlen ja schon so viel darauf, weil wir zuwenig Fahrbetriebsmittel haben. Außerdem ist alles blockiert, einerseits durch die Parteipolitik und andererseits durch den Mangel an Geld. Ich hoffe noch immer, daß die Parteipolitik diesen Block einmal entfernt, aber der Geldmangel wird kaum entfernbare sein.

Da gab es eine Möglichkeit, auf die andere gekommen sind, denn die anderen haben ja die gleichen Sorgen, man hat in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft erkannt, daß hier eine gemeinsame Kapitalmacht den schwächeren Ländern helfen muß, damit alle

2344

Nationalrat IX. GP. — 54. Sitzung — 12. Dezember 1960

Bahnen gleichmäßig rationalisiert und auf den modernsten Stand gebracht werden können. (*Abg. Benya: Und auf die „modernsten“ Tarife!*) Und diese Möglichkeit haben wir abgelehnt. In der EFTA gibt es so etwas nicht.

Das, was die Verkehrsminister immer beraten, das sind lauter richtige und gute Sachen, und sie sagen uns auch alle, das und das wäre notwendig. Aber Österreich wird nie in der Lage sein, allein auf sich gestellt und auch nicht auf die EFTA gestützt, diese hier notwendigen großen Kapitalien für eine grundlegende technische Reform zu erhalten. (*Zwischenrufe.*)

Ich darf in diesem Zusammenhang auch noch mit einem Blick die Werkstätten streifen. Die Werkstätten der Österreichischen Bundesbahnen sind sehr modernisierungs- und organisierungsbedürftig. Hier sind durchwegs veraltete Maschinen, auch das würde eine richtige Neuorganisation nicht erlauben. Aber wenn wir bedenken, wie hoch die Krankenstände beziehungsweise die Unfallziffern in den Werkstätten sind, so ist das erschütternd. Wenn es da in einem Jahresbericht heißt, daß jährlich ungefähr 120.000 bis 130.000 Arbeitsstunden auf Grund von Unfällen ausfallen, daß der direkte Schaden 8 Millionen und der indirekte Schaden 25 Millionen beträgt, dann sieht man, daß hier dringend etwas getan werden muß. Soviel ich weiß, wird auch etwas getan, aber es reicht nirgends. Und vielleicht liegt es auch an der Organisation. (*Zwischenrufe.*)

Der Herr Bundeskanzler hat in seiner „Regierungskrisenrede“ einen Appell zum Sparen, ich möchte sagen, einen glühenden Appell an alle gerichtet, auch an seine Ministerkollegen. Und man hat ihm angemerkt, daß das nicht bloß väterliche Ermahnungsworte waren, sondern das war ein Notschrei angesichts dieses Monsterbudgets, das keiner mehr verantworten kann, dem Sie aber doch alle von beiden Parteien gezwungen sind, Ihre Zustimmung zu geben.

Wenn aber der Herr Bundeskanzler vom Sparen in der Verwaltung spricht, so ist es angebracht, einen kleinen Blick in das zu tun, was unser oberstes Kontrollorgan sagt — und das geht alle Ressorts an, wobei ich nicht verhehlen möchte zu sagen, daß auch das Ressort des Verkehrsministers an diesen Möglichkeiten nicht unbeachtlich beteiligt ist. Da stellt der Rechnungshof innerhalb von vier Jahren — Sie können die Berichte ja selber durchsehen, Sie werden auf mehr Fälle kommen als ich, weil ich nur die schlimmeren herausgenommen habe — in 45 Fällen, also bei 45 verschiedenen Ämtern, fest, daß

hochwertige Posten von Personal mit absolut unzureichenden Fachkenntnissen besetzt sind. Ich sage hier, das geht alle Ressorts an, da ja auch das Finanzressort dabei sehr stark gemeint gewesen ist.

124 Fälle hat der Rechnungshof festgestellt, in denen eine richtige Verwaltungsarbeit nicht möglich ist, weil entweder gar keine Dienstvorschriften da sind oder nur sehr mangelhaft. Bei 40 verschiedenen Stellen hat er zuviel Personal festgestellt, bei 25 Stellen zuwenig Personal, in 30 Fällen gänzlich ungeordnete Personalverhältnisse. In 140 Fällen hat der Rechnungshof festgestellt, daß große finanzielle Verluste dadurch eingetreten sind, daß schlechte Verträge abgeschlossen werden, daß Zinsen, die man haben könnte, einfach vergessen und nicht eingehoben und nicht gefordert wurden und daß zahllose sich bietende Gelegenheiten nicht erfaßt und nicht genutzt werden. In 65 Fällen stellt der Rechnungshof Fehlbauten und Fehlkäufe an Maschinen fest. In 150 Fällen stellt er Verluste durch mangelhafte Organisation fest, in 110 Fällen ganz unzulängliche Materialverwaltung, in 105 Fällen ganz unzulängliche Verrechnung und Buchung, in 102 Fällen stellt er fest, daß Bau- und Lieferungsaufträge mit größeren Summen ohne Vergleichsofferte vergeben wurden. Jeder von uns weiß, was das bedeutet. In 160 Fällen stellt er fest, daß bedeutende Mehrkosten durch schlechte Planung, schlechte Leistungsverzeichnisse und vor allem daraus entstanden sind, daß überhaupt nicht kontrolliert wurde.

Daß diese Zahlen des Rechnungshofes ernst gemeint sind, sieht man aus folgenden speziellen Beispielen, die auch wieder alle Ressorts und natürlich auch unser Ressort betreffen.

Da wird irgendwo eine Baracke repariert, die Reparatur kostet 300.000 S. Sofort nach Abschluß der Reparatur wird die Baracke an eine Einzelperson um 40.000 S verkauft und dann wieder gemietet und dementsprechend Miete bezahlt. (*Abg. Populorum: Aber nicht bei der Bundesbahn!*) Nein, es war nicht bei der Bahn, ich sage hier, es sind alle Ressorts und die Bahn. (*Abg. Populorum: Warum sagen Sie das? Sagen Sie das dem Herrn Finanzminister!*) Es wäre nicht fair, da es niemand anderer gemacht hat, wenn ich jetzt nur die Fälle bei der Bahn herausheben würde. Ich habe schon früher die Fälle für alle Ressorts herausgezogen, aber ich komme auch noch auf solche bei der Bahn im besonderen.

Da wurde ein Pönale vereinbart von 530.000 S. Das Pönale war eindeutig festgelegt und war angefallen. Es wurde nicht eingehoben, sondern nur 130.000 S, weil die Firma

sagen konnte, die größten Schlampereien hat die Behörde selbst gemacht. In einem anderen Fall war ein Pönale von 186.000 S, das auf die gleiche Weise auf 7000 S zusammengeschmolzen ist.

Bei einer Kranvermietung gingen 200.000 S verloren, durch einen falschen Turbineneinbau entstanden zusätzliche Kosten von 1.200.000 S. Ein ungetreuer Angestellter, der wegen Dienstesuntreue entlassen werden mußte, bekam eine Abfertigung von 70.000 S und Wohnungsgeld von 60.000 S. (*Abg. Populorum: Herr Dr. Zechmann, unterschieben Sie doch nicht das alles der Bundesbahn!*) Nein, das sage ich ja schon die ganze Zeit. (*Abg. Populorum: Das sagen Sie dem betreffenden Ressortminister!*) Jeder hat doch die Möglichkeit, in die Rechnungshofberichte einzuschauen. (*Abg. Kysela: Aber die Zuhörer wissen es nicht!*) Ich sage ja schon die ganze Zeit, das betrifft ... (*Abg. Populorum: Wir reden ja heute über die Bundesbahn, nicht über die Straßenbauten und die Länderverwaltung!*) Nein, das wäre unfair, hier muß alles genannt werden, und es schadet gar nichts, wenn Sie einmal nachschauen und prüfen, ob das stimmt.

Die Kosten eines Direktionsgebäudes mit einem Planwert von 7 Millionen Schilling erhöhten sich durch Repräsentationsbauten auf 11 Millionen Schilling. Ein Haus wurde gekauft um 1,4 Millionen Schilling, Adaptierungen kosteten 2,4 Millionen Schilling, und nachher war es ungeeignet.

**Präsident (das Glockenzeichen gebend):** Ich mache den Redner aufmerksam: Wir haben auf der Tagesordnung das Kapitel Verkehr. (*Abg. Populorum: Sehr richtig! — Beifall bei der SPÖ.*) Ich muß den Redner bitten, zur Sache zu sprechen.

**Abgeordneter Dr. Zechmann (fortsetzend):** Herr Präsident! Ich kehre sofort zum Kapitel Verkehr zurück. Beim Bahnhof Wiener Neustadt (*Abg. Populorum: Na also, jetzt fahren wir mit der Eisenbahn!*) haben wir eine Kostenüberschreitung von 62 Prozent, in einzelnen Teilen von 122 Prozent. Die erste Baustufe des Südbahnhofes zeigt eine Überschreitung von 164 Prozent. Natürlich ist dafür auch eine Begründung da, die da lautet: Es haben sich nachher eben soundso viele Ausweitungen ergeben. Wir haben aber diese Begründung fast überall, bei ganz großen Überschreitungen immer wieder, und der Rechnungshof sagt ja: Es werden oft die Kosten um ein Vielfaches überschritten. Das müßte doch, sollte man glauben, vorher etwas genauer geplant werden.

So haben wir nun aus Frenzels sachlich sanften Schuberichten immerhin heraussehen können, daß sich jährlich viele Millionen

ersparen ließen. Von dieser Warte aus gesehen und im Zusammenhang damit, daß an diesem Budget, das eine so gewaltige unverantwortliche Ausweitung hat, nicht das geringste geändert werden kann, können wir auch dem Budget dieser Gruppe nicht zustimmen. (*Beifall bei der FPÖ.*)

**Präsident:** Als nächster Redner zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß.

**Abgeordneter Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß:** Hohes Haus! Mit der Behandlung des Kapitels 29 sind wir in der Budgetdebatte wieder beim Zentralproblem des österreichischen Bundesbudgets, nämlich bei der Frage der Finanzierung der österreichischen Eisenbahnen, im besonderen der Finanzierung der Österreichischen Bundesbahnen angelangt. Es ist notwendig, mit Nüchternheit den Dingen, wie sie im Verkehrswesen nun einmal liegen, in die Augen zu sehen und die Tatsachen zu registrieren. Ich tue das, indem ich das klassische Wort voransetze, das seit der Schrift des Herrn Abgeordneten Klenner in den Parlamentarismus als Fachausdruck Eingang gefunden hat: ich tue es mit großem Unbehagen. (*Abg. Probst: Alle Jahre wieder! Das kennen wir schon!*)

Meine Damen und Herren! Der Herr Abgeordnete Dr. Zechmann hat erklärt, daß wahrscheinlich sehr viele Abgeordnete gar nicht wissen, wie eigentlich das Budget der Bundesbahnen aussieht beziehungsweise wie groß dieses sprichwörtliche Defizit der Österreichischen Bundesbahnen eigentlich ist. Gestatten Sie, daß ich, wie ich schon erklärt habe, mit Nüchternheit und Unbehagen Ihnen diese Zahlen nunmehr in Erinnerung rufe.

Das Gesamtbudget Österreichs beläßt sich heuer einschließlich der Investitionen auf 47,4 Milliarden Schilling. Von diesen 47,4 Milliarden Schilling konsumieren die Österreichischen Bundesbahnen 7,9 Milliarden, das sind 16,7 Prozent oder genau ein Sechstel der Ausgabenseite.

Auf der Einnahmenseite beträgt das Budget des gesamten Staates 44,8 Milliarden Schilling. Die Österreichischen Bundesbahnen bringen 6,4 Milliarden, das sind 14,3 Prozent des Budgets.

Der Abgang des Bundes macht im heurigen Jahr 2,6 Milliarden Schilling aus. Daran sind die Österreichischen Bundesbahnen mit 1,550 Milliarden Schilling, das sind also ziemlich genau 60 Prozent des Gesamtabgangs, beteiligt; diese Summe geht also auf das Kapitel Eisenbahnen.

Dabei muß aber gesagt werden, daß hier bei den Einnahmen bereits die Tariferhöhung

eingerechnet ist. Es ist ferner vorausgesetzt, daß es im Jahre 1961 zu einer Verkehrsstiegerung und daher auch zu einer Steigerung der Einnahmen kommen wird, und es muß ferner erklärt werden, daß in diesem Ausgabenbudget eigentlich nicht das gesamte Maß von Investitionen berücksichtigt ist, das nach dem langfristigen Investitionsprogramm der Bundesregierung eigentlich im heurigen Jahre notwendig wäre. Das ist die eine Tatsache, und hier sind die Ziffern, die nüchtern und klar sind und bei denen es nun nichts zu deuteln gibt.

Das Zweite, was ebenfalls von Bedeutung ist und was wir uns immer vor Augen halten müssen, sind die finanziellen Ergebnisse, wie sie sich in den letzten zehn Jahren auf Grund der Geschäftsberichte der Österreichischen Bundesbahnen ergeben haben.

Die finanziellen Ergebnisse vom Jahre 1950 bis zum Jahre 1959 betrachtet ergeben an sich ein sehr interessantes Bild.

Die Einnahmen, die im Jahre 1950 rund 2,3 Milliarden betragen haben, sind bedeutend angestiegen, sie haben im Jahre 1957 ein Maß von 5,1 Milliarden erreicht und haben nun wieder einen kleineren Rückgang aufzuweisen, dem jedoch ein weiterer Anstieg im heurigen Jahr gegenübersteht. Es ist anzunehmen, daß wir im Jahre 1960 auf 5,5 bis 5,7 Milliarden an Einnahmen kommen werden.

Aber auch die Ausgaben haben eine ständige Steigerung erfahren. Die Ausgaben haben im Jahre 1950 2,5 Milliarden betragen. Sie sind bis zum Jahre 1959 auf 6,7 Milliarden angestiegen. So ist es im ordentlichen Budget.

Sehr eigenartig sind jedoch die finanziellen Ergebnisse bei den Investitionen, also beim außerordentlichen Budget. Hier zeigt die Kurve jener Beträge, die die Österreichischen Bundesbahnen von 1950 bis 1959 aufgewendet haben, einen hektischen Verlauf. Ich möchte sagen, es ist geradezu eine Fieberkurve. Im Jahre 1950 waren es 506 Millionen Schilling, im Jahre 1953 waren es nur 359 Millionen, im Jahre 1955 waren es 721 Millionen, dann fällt die Kurve wieder herunter im Jahre 1957 auf 450 Millionen, steigt im Jahre 1958 auf 749 Millionen, steigt im Jahre 1959 auf 1037 Millionen und fällt im Jahre 1960 auf 425 Millionen wieder herunter, obwohl eigentlich im Budget überhaupt nichts für Investitionen vorgesehen war.

Dieser hektische Verlauf der Investitionskurve deutet also darauf hin, daß hier noch gewisse Unklarheiten in der ganzen Finanzgebarung bestehen. Sie bestehen vor allem auch darin, daß eine klare Scheidung, eine klare Grenze zwischen Investitionen und den Ausgaben im ordentlichen Budget vor allem bei den Anlagen eigentlich nicht vorhanden

ist und hier alljährlich gewisse Verschiebungen vorgenommen werden. Infolgedessen muß man den Gesamtabgang in Betracht ziehen, man muß also die Investitionen und den Betriebsabgang addieren und kommt dann zu einer ziemlich stetigen Aufwärtsentwicklung dieses Abganges, der im Jahre 1950 778 Millionen betragen hat, im Jahre 1955 sich bereits auf 2171 Millionen belief und im Jahre 1959 2737 Millionen Schilling betragen hat. In zehn Jahren ist also im Ordinarium ein Abgang von 12,3 Milliarden festzustellen, bei den Investitionen ein Abgang von 6 Milliarden, insgesamt ein Abgang von 18,3 Milliarden Schilling.

Meine Damen und Herren! Das sind nun einmal nüchterne Tatsachen, und wir müssen uns eingestehen, daß wir bis heute nicht in der Lage waren, das österreichische Eisenbahnproblem zu lösen. Das österreichische Eisenbahnproblem muß gelöst werden, und es kann nur aus zwei Gesichtspunkten heraus gelöst werden. Die Österreichischen Bundesbahnen müssen zuerst einmal befreit werden von dem Vorwurf, den man ihnen immer macht, daß sie allein an diesem Budget und an diesem Abgang schuldtragend seien. Das ist bestimmt unrichtig, das ist falsch, wie es die Konferenz der europäischen Verkehrsminister bereits mehrmals bewiesen hat. Das ist das eine.

Das Zweite ist, daß aus diesen Österreichischen Bundesbahnen letzten Endes ein Unternehmen gemacht werden muß, das nach kaufmännischen, organisatorisch einwandfreien Gesichtspunkten zu führen ist. Wir dürfen nicht, wie es heute ist, in einem Zustand dahinleben, wo wir nicht wissen, auf Grund welcher Gesetze wir eigentlich die ganze Organisation der Österreichischen Bundesbahnen aufgebaut haben.

Es ist nicht meine Absicht, zu erläutern, woher dieser Abgang der Österreichischen Bundesbahnen kommt. Wir haben darüber schon öfter als einmal gesprochen, es ist in einer Unzahl von Schriften bereits behandelt worden, und wir müssen folgendes sagen: Es ist gar kein Zweifel, daß die Investitionen, die bei den Österreichischen Bundesbahnen getätigt wurden, gut angelegt wurden. Es wurde die Elektrifizierung fortgesetzt, die mit Überlegung, die technisch einwandfrei vorgenommen wurde. Es wurde die Verdieselung weiter fortgesetzt, die bei der Bevölkerung ebenfalls Anklang gefunden hat. Es befinden sich heute auf den Gleisanlagen keine Langsamfahrstellen mehr, es sind die Sicherungsanlagen verbessert worden, es hat der Fahrzeugpark seine Verbesserung gefunden.

Aber trotz dieser vielen Investitionen, trotz der reichlichen Geldmittel, die den Öster-

reichischen Bundesbahnen zugeflossen sind, weisen die Ausgaben und der Abgang immer noch und fortwährend eine steigende Tendenz auf, und das wird in der Öffentlichkeit nicht begriffen.

Die Investitionen haben viele Ersparnisse gebracht, einige Zahlen werden Ihnen das sofort beweisen: Eine Dampflokomotive zum Beispiel fährt im Jahr im Durchschnitt 40.000 km. Eine elektrische Lokomotive, die nur mit einem Mann besetzt ist, nicht wie die Dampflokomotive mit zwei, fährt im Jahr 100.000 km, ein elektrischer Triebwagen fährt im Jahr im Durchschnitt 125.000 km, und ein Dieseltriebwagen fährt nach der Statistik im Durchschnitt 112.000 km. Das sind Ersparnisse, aber die Ersparnisse drücken sich im Budget nicht aus, die Ausgaben werden trotzdem größer, und auch der Abgang der Österreichischen Bundesbahnen wird größer, anstatt daß er sich vermindert, denn eine Veränderung müßte durch diese Ersparnisinvestitionen unter allen Umständen eintreten.

Meine Damen und Herren! Das liegt daran, daß immer wieder neue Probleme auftauchen. Man hat in der Öffentlichkeit die Befürchtung: Wann wird denn das eigentlich ein Ende nehmen? Kaum sind neue Investitionen für Verbesserungen gemacht, treten wieder neue Ideen auf.

Ich muß sagen, ich habe den Eindruck, daß es doch eine oft bekrittelte Planlosigkeit bei den Zentralstellen der Österreichischen Bundesbahnen gibt. Ich muß Ihnen sagen, ich weiß, daß die Zusammenarbeit bei den Zentralstellen mangelhaft ist. Sie ist mangelhaft, und wenn sie besser organisiert wäre, eine bessere Koordinierung und eine bessere Planung nach allen Richtungen da wäre, könnte auch hier ein klareres finanzielles Bild für die Zukunft entworfen werden.

Sie werden es immer wieder erleben: Wenn ein Bahnhofumbau mit den Gleisanlagen und mit den Weichen einmal fertig ist, dann kommt plötzlich die Sicherung darauf, daß eben hier ein neues Stellwerk gebaut werden muß. Wenn die Elektrifizierung fertig ist, haben wir nicht die nötigen Fahrbetriebsmittel und fahren noch lange Zeit unter dem Draht mit Dampf. Meine Damen und Herren! Das haben Sie alle erlebt, das wissen wir alle, und diese Kritik müssen wir an der Verwaltung der Bundesbahnen üben.

Es ist anläßlich der Verhandlungen über die Kontenbereinigung darüber gesprochen worden, daß die Österreichischen Bundesbahnen nunmehr auch eine Schillingeröffnungsbilanz legen sollen. Das ist auch geschehen. Die Schillingeröffnungsbilanz hat ungefähr einen Betrag von 30 Milliarden Schilling für die An-

lagen der Österreichischen Bundesbahnen ergeben. Wenn Sie wissen, daß der Anlagewert der Österreichischen Bundesbahnen heute 30 Milliarden beträgt, so müssen auch Sie zu geben, daß die Beträge, die in die Bundesbahnen hineingesteckt wurden, die 6 Milliarden Investitionen und die sonstigen Beträge besonders bei den Anlagen, verhältnismäßig schön und verhältnismäßig reichlich sind. Ich will aber gar nicht bestreiten, daß sie auch irgendwie dadurch begründet werden können, daß die Anlagen der Österreichischen Bundesbahnen ja weiter sehr veraltet sind.

Man hat gesagt, daß der Abgang der Österreichischen Bundesbahnen in erster Linie deshalb zu hoch ist, weil die Tarife der Bundesbahnen niedrig sind. Man hat von Seite der Österreichischen Bundesbahnen immer den Vergleich mit den anderen Staaten gezogen und mußte feststellen, daß die Tarife der Österreichischen Bundesbahnen zu den niedrigsten gehören, die in Europa überhaupt vorhanden sind. Es sind das vielleicht Versäumnisse, weil man anlässlich der Lohn- und Preisabkommen die Tarife nicht rechtzeitig nachgezogen hat, und es ist daher verständlich, daß der Herr Bundesminister und auch die Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen seit Jahren auf eine Erhöhung der Tarife der Österreichischen Bundesbahnen drängen. Sie wissen, daß diese Erhöhung der Tarife für das Jahr 1960 bereits vorgesehen war. Es ist erfreulich, daß, obwohl diese Tariferhöhung nicht vorgenommen wurde, die Einnahmen der Bundesbahnen fast das Ausmaß erreichen, mit dem sie in das Budget eingesetzt wurden. Aber im heurigen Jahr war diese Tariferhöhung nun nicht mehr zu umgehen, und ich glaube, daß es richtig war, wenn die Regierung dem Drängen der Österreichischen Bundesbahnen nachgegeben und einer Erhöhung der Tarife der Österreichischen Bundesbahnen zugestimmt hat.

Aber diese Tariferhöhung bewirkt nur, daß wir budgetmäßig ungefähr auf den Zustand des Jahres 1956 wieder zurückkommen, mehr ist nicht hereinzubringen. Wir werden also nach dieser Tariferhöhung quasi dort anfangen, wo wir im Jahre 1956 aufgehört haben. Es ist also die Gefahr vorhanden, daß diese Tariferhöhung, obwohl sie einigermaßen empfindlich ist, keine wesentliche Entlastung darstellt, sodaß wir in kürzester Zeit wieder mit Mehrausgaben zu rechnen haben. Ich bin aber trotzdem der Meinung, daß das Budget für die Österreichischen Bundesbahnen auf der Ausgabenseite schön und reichlich ist und daß deshalb die Bundesbahn in die Möglichkeit versetzt wird, ihre Verbesserungen, mit denen sie begonnen hat, nunmehr wieder fortzusetzen.

Der Herr Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat nun allerdings im Finanzausschuß, als die Meinung vertreten wurde, daß die Ausgabenseite des Budgets sehr schön ist, gesagt, daß doch berücksichtigt werden müßte, daß ja die Einnahmenseite bedeutend höher angesetzt wurde. Der Herr Bundesminister hat gemeint, so schön, wie wir es darstellen, sei das Budget ja doch nicht, denn Bahn und Post müßten gegenüber dem Jahr 1959 rund 1,8 Milliarden Schilling mehr an Einnahmen bringen, und nur die Hälfte dieser Einnahmen werde durch die Tariferhöhungen bestritten. Bei den Eisenbahnen sind die Einnahmen für das Jahr 1961 um 800 Millionen höher angesetzt als für das Jahr 1960. (*Präsident Olah übernimmt den Vorsitz.*)

Gestatten Sie aber, daß ich doch die Meinung des Herrn Bundesministers von einem anderen Gesichtspunkt aus etwas korrigierend betrachte. In den letzten Jahren waren die Einnahmen der Österreichischen Bundesbahnen mit einem verhältnismäßig niedrigen Betrag angesetzt. Nach Artikel II Abs. 5 des Bundesfinanzgesetzes war der Herr Finanzminister berechtigt, Mehreinnahmen der Österreichischen Bundesbahnen nicht dem Staatssäckel zufließen zu lassen, sondern diese Mehreinnahmen den Österreichischen Bundesbahnen als zusätzliche Ausgaben zu genehmigen. Davon ist in den letzten Jahren reichlich Gebrauch gemacht worden. Auch im Jahre 1960 sind zum Beispiel für die Investitionen nun doch Mehrbeträge von mehr als 400 Millionen Schilling angelaufen, obwohl, wie ich glaube, überhaupt nur 3000 S im Budget dafür eingesetzt waren. Es war ein Überhang des Vorjahres vorhanden, und im Juli des Jahres 1960 wurde dieser Betrag vom Herrn Finanzminister um weitere 180 Millionen Schilling aufgestockt. Es war also — und ich habe das im vorigen Jahr von diesem Pult aus gesagt — die ganze Aufregung vollkommen überflüssig, die hier im Hause unsere sozialistischen Kollegen gezeigt haben und die den ganzen Gewerkschaftstag der Eisenbahner bewegt hat. Man hat gesagt: Ganz Österreich wird zusammenbrechen, weil es im heurigen Jahr bei den Österreichischen Bundesbahnen keine Investitionen gibt. Nun, ich habe es damals schon gewußt, und ich habe es auch erklärt: Wir werden diese Dinge überleben, und wir haben dieses Jahr auch in finanzieller Hinsicht sehr gut überstanden.

Meine Damen und Herren! Für das Jahr 1961 sind allerdings die Einnahmen der Österreichischen Bundesbahnen und auch der Post verhältnismäßig hoch angesetzt. Es ist also hier weniger zu erwarten, daß diese Einnahmenbeträge wirklich erreicht werden, sondern es ist anzunehmen, daß diese Einnahmen-

beträge wahrscheinlich nicht zur Gänze ausgeschöpft werden können. Wenn dies der Fall ist, möchte man dann glauben, daß in diesem selben Ausmaß analog dem Vorgang in den letzten Jahren nun die Ausgaben gekürzt werden sollen. Das stimmt aber nicht! Die Ausgaben der Österreichischen Bundesbahnen sind dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft garantiert. Wenn auch die Einnahmen der Bundesbahnen gegenüber den Ansätzen um 200 Millionen Schilling zurückbleiben würden, könnten die Ausgaben doch zur Gänze getätigter werden. Darum bleibe ich bei meiner Ansicht, daß das Budget der Österreichischen Bundesbahnen heuer ausreichend und gut ist.

Wenn die Österreichischen Bundesbahnen den Betrieb irgendwie gesondert führen und gesondert verrechnen würden, wenn sie wirklich als verstaatlichter Betrieb arbeiteten, wenn dieses Budget der Österreichischen Bundesbahnen aus dem Gesamtbudget herausgenommen worden wäre, dann würden natürlich die Dinge anders aussehen. Wenn nämlich die Bundesbahn auch ihre Ausgaben nach ihren Einnahmen einrichten müßte, wenn sie für das Gesamtbudget verantwortlich wäre, dann würde ich dem Herrn Minister recht geben und würde sagen, daß die Österreichischen Bundesbahnen eine schwierige Aufgabe zu erfüllen haben, wenn sie diese gesamten Einnahmen im heurigen Jahr hereinbringen wollen. Bei diesen garantierten Ausgaben ist verhältnismäßig wenig Anreiz dafür vorhanden, die Einnahmen auch zur Gänze zu erreichen.

Meine Damen und Herren! Das führt uns aber eben zu dem Problem, von dem wir nun schon seit Jahren sprechen und das eigentlich seit dem Behörden-Überleitungsgesetz aktuell ist: zur Frage einer gesetzmäßigen wirtschaftlichen Ordnung bei den Österreichischen Bundesbahnen. Man mag es nennen die Herstellung der Selbständigkeit der Österreichischen Bundesbahnen, man mag es die Autonomie nennen, man mag es einen selbstverantwortlichen, selbstwirtschaftlichen Betrieb nennen, man mag es wie immer nennen. In irgendeiner Form muß auf diesem Gebiet letzten Endes einmal irgend etwas geschehen. In irgendeiner Weise muß Ordnung geschaffen werden.

Die Europäische Konferenz der Verkehrsminister, über die nun schon sehr oft gesprochen wurde und die immer wieder angezogen wird, gibt alljährlich einen Bericht heraus. Dieser Bericht beschäftigt sich nun schon seit mehreren Jahren mit der sogenannten Bereinigung der Konten. Ich habe nicht die Absicht, jetzt hier nochmals in die Breite zu gehen, denn das ist dem Hohen

Hause bereits längst bekannt. Es ist dem Hohen Hause bekannt, daß die Sozialtarife der Österreichischen Bundesbahnen nicht von den Bundesbahnen allein getragen werden können. Es ist klar, daß eine ganze Reihe von Pensionen von den Österreichischen Bundesbahnen getragen werden muß. Das alles sind Gründe, warum das Defizit so hoch ist. Das alles sind Gründe, die dazu veranlassen, einmal in irgendeiner Weise eine Bereinigung und eine Ordnung herzustellen. Sinn dieser Ordnung ist es aber nicht, nur eine optische Wirkung zu erreichen. Eine geordnete kaufmännische Wirtschaftsführung muß hergestellt werden! Das hat man allerdings bei uns vielleicht nicht begriffen oder noch nicht begreifen wollen. Man erklärt: Wenn heute der Herr Finanzminister oder die Regierung oder irgendein anderes Ministerium, zum Beispiel das Sozialministerium, alle diese durch die Sozialtarife bedingten Ausfälle decken würde, wenn die Pensionen, die die Bundesbahnen nicht verschuldet haben, die sogenannten politischen Pensionen, abgedeckt würden, dann hätten die Österreichischen Bundesbahnen heute vielleicht eine ausgeglichene Gebarung. Das ist möglich. Das hat man uns mehr als einmal erklärt. Aber mit diesem Ausgleich allein ist ja nichts erreicht. Erreicht ist erst dann etwas, wenn wirklich ein Betrieb hergestellt wird, der eine geordnete, kontrollierte und kontrollierbare Wirtschaftsführung besitzt.

Man hat erklärt, daß die Österreichischen Bundesbahnen in einem solchen Fall natürlich auch eine Tarifhoheit haben müßten. Man hat gesagt, es geht nicht, daß man die Österreichischen Bundesbahnen einerseits zu einer Wirtschaftsführung verurteilen, andererseits ihnen auch die Tarife vorschreiben will. Das ist gerade von sozialistischer Seite immer wieder vorgebracht worden. Ich möchte Sie nur darauf aufmerksam machen, daß eine ganze Reihe von anderen Tarifen und Preisen in Österreich ebenfalls von oben herunter geregelt wurde, daß beim Milchpreis, daß beim Brot-preis, daß bei all diesen Preisen ebenfalls der Staat seine Hand irgendwie im Spiel hat. Es ist daher selbstverständlich, daß dort, wo der Staat Zuschüsse gibt, natürlich auch die Tarifhoheit in den Händen des Staates liegen muß.

Der 6. Jahresbericht und der 5. Jahresbericht der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister behandelt also wieder das Thema der Bereinigung der Konten, das Thema der Koordinierung der Verkehrsmittel, das Thema der Rationalisierung bei den Eisenbahnen in ganz Europa. Nun ist folgendes interessant: Im Bericht der Verkehrsminister vom Jahre 1960, im 6. Jahresbericht der Verkehrsminister,

steht, daß die meisten Staaten in dieser Sache bereits etwas getan haben, nur Portugal und Österreich seien die einzigen zwei Staaten, die einen Ausschuß gebildet haben, um die Frage zu behandeln. Meine Damen und Herren! Von diesem Ausschuß haben wir auch schon oft geredet. Wir sprechen alljährlich wieder davon. Dieser Ausschuß, der im Bericht der europäischen Verkehrsminister so schön angeführt ist, hat seit zwei Jahren überhaupt nichts mehr gearbeitet. Er hat nichts mehr gearbeitet, er ist zum Erliegen gekommen. Er ist deshalb zum Erliegen gekommen, weil sich die Österreichischen Bundesbahnen aus diesem Bericht gewissermaßen die Rosinen herausholen wollten. Man wollte, daß der Finanzminister oder, besser gesagt, daß das Parlament einen gewissen Zuschuß gesetzlich garantiert, einen Zuschuß, der an sich berechtigt ist, daß sich aber nach gesetzlicher Regelung dieses Zuschusses die Österreichischen Bundesbahnen gewissermaßen in ihrer Stellung einigeln und in dieser Stellung unkontrolliert tun, was sie wollen. Man wollte letzten Endes allfällige weiter auftretende Defizite dann doch vom Staat in irgendeiner Weise abdecken lassen.

Man hat natürlich überall in der Öffentlichkeit die Empfindung, daß sich die Österreichischen Bundesbahnen einigeln. Sie geben zwar dankenswerterweise mit einer ganzen Reihe von Schriften, die im Verlag Bohmann herauskommen, in der österreichischen Öffentlichkeit die entsprechende Aufklärung. Aber ich muß sagen: In der Öffentlichkeit steht man diesen ganzen Fragen irgendwie skeptisch gegenüber. (*Abg. Populorum: Sie haben eine schlechte Meinung von der Verwaltung!*) Herr Kollege, was heißt: schlechte Meinung von der Verwaltung? (*Abg. Herke: Sie müssen ja wissen, wie sie ist!* — *Heiterkeit.*) Ich weiß, das ist das gute.

Meine Damen und Herren! In dieser Europäischen Konferenz der Verkehrsminister führt unser Verkehrsminister den Vorsitz. Ich hoffe, daß wir nicht nur bei der Führung des Vorsitzes an der Spitze bleiben, sondern daß wir Österreicher auch mit der Regelung des österreichischen Eisenbahnwesens in Europa an der Spitze marschieren mögen.

Wir sind in diesem Beamtenkomitee aus sehr begreiflichen Gründen nicht weitergekommen. Der Vertreter des Finanzministeriums vertritt seinen fiskalischen Standpunkt, die Österreichischen Bundesbahnen vertreten ihren eigennützigen betrieblichen Standpunkt. Beiden, meine sehr geehrten Damen und Herren, ist das keineswegs zu verargen. Ich habe schon im Vorjahr darauf hingewiesen: es kommt ja nicht viel Besseres

heraus als eine Budgetverhandlung auf Amtenebene, aber doch keine Regelung des ganzen Problems. Deshalb, meine Damen und Herren, gestatten Sie, daß ich Ihnen einen Vorschlag mache. Warum sollte es nicht möglich sein, nun einmal eine Kommission zu bestellen, die sich aus Fachleuten und aus Politikern aller Parteien zusammensetzt und die sich nun wirklich einmal offen und ehrlich und frei von jeder Parteipolitik mit diesen Problemen beschäftigt? Wir kennen ja solche Beispiele: Die Einsetzung der Strafrechtskommission ist vom Nationalrat beschlossen worden. Diese Strafrechtskommission hat schon sehr vorbildliche Arbeit geleistet. Sie macht dem Ministerium Vorschläge. Meine Damen und Herren! Warum machen wir uns alljährlich im Zusammenhang mit dieser Frage Vorwürfe? Warum wollen wir nicht endlich eine solche Kommission bilden, um die Lösung dieser Frage wirklich ernstlich in Angriff zu nehmen? Es sind ja genug Beispiele da. Zahlreiche ausländische Bahnverwaltungen haben uns viel gezeigt. Ich weiß, daß wir das alles nicht einfach kopieren können, die Verhältnisse in Österreich sind anders. Ich möchte Ihnen, meine Damen und Herren, ganz ernstlich und offen diesen Vorschlag machen.

Es ist in den letzten Jahren sehr viel Positives über die Leistung des Personals der Bundesbahnen gesagt worden. Darüber haben — ich kann mich erinnern — Kollege Suchanek, Kollege Freund, Kollege Matejcek, Kollege Zechmann gesprochen. Auch ich habe mich mehr als einmal lobend über die ausgezeichnete Leistung des Personals der Österreichischen Bundesbahnen ausgesprochen, die wir alle seit dem Zusammenbruch im Jahre 1945 bis heute erlebt haben. Wir müssen jedoch immer wieder finden, daß das kein richtiges Echo in der Öffentlichkeit findet. Es findet deshalb kein richtiges Echo, weil immer wir Eisenbahner darüber sprechen. Und man sagt uns immer: Ja, das ist ein Selbstlob! Sie wissen, was man von einem Selbstlob hält. Günstiger wäre die Situation, wenn wir es einmal dazu bringen würden, daß die anderen den Österreichischen Bundesbahnen das Lob sprächen. Das ist noch sehr spärlich, das ist noch außerordentlich spärlich. In den anderen Staaten steht man dem System der Eisenbahn viel aufgeschlossener gegenüber. Wir werden erst dann auf solche Debatten verzichten können, wenn der Reisende, der aus Deutschland oder aus der Schweiz kommt, an der Grenze sagt: Gott sei Dank, jetzt sitze ich wieder in einem Zug der Österreichischen Bundesbahnen! Bis jetzt ist leider immer wieder das Gegenteil der Fall. Daraum glaube ich, daß hier noch sehr viel zu geschehen hat, sehr viel in der Verbesserung

unserer Anlagen, sehr viel auch in bezug auf die Propaganda, um ein gewisses Vertrauen in der Öffentlichkeit uns gegenüber herzustellen.

Sie werden nun sagen: Ja, wenn Sie Verhältnisse wie bei der Deutschen Bundesbahn oder wie bei der Schweizerischen Bundesbahn haben wollen, dann brauchen wir noch Milliarden Schilling. Es ist ohne Zweifel richtig, daß noch gewisse Geldbeträge gebraucht werden.

Es hat vor kurzem jemand — ich weiß nicht, war es ein Vertreter der Österreichischen Bundesbahnen oder war es der Herr Minister selbst — darauf hingewiesen, daß der Betrag von 700 Millionen Schilling, der im Budget für Anlagen vorgesehen ist, viel zu niedrig ist für Anlagen, die nun hundert und mehr Jahre alt sind. Aber auch dazu ist etwas zu sagen. Rund 30 Prozent der Strecken der Österreichischen Bundesbahnen sind elektrifiziert. Auf diesen 30 Prozent elektrifizierten Strecken wickeln sich zwei Drittel des ganzen Verkehrs ab, das heißt also, daß die übrigen 70 Prozent der Strecken lange nicht in diesem Maße ausgelastet sind. Daraus ergibt sich, daß es in Österreich eine Unzahl von Strecken gibt, die absolut unrentabel sind. Wenn man nun sagt: Wir haben soundso viele veraltete Anlagen, wir haben Anlagen, die über hundert Jahre alt sind, so muß ich dem entgegenhalten: Es kann doch heute nicht unsere Aufgabe sein, alle diese unrationellen Anlagen auf Glanz herzurichten. Das würde genau dasselbe sein, wie wenn man eine Dorfstraße mit einem Unterbau und mit einer Asphaltdecke versehen würde, obwohl dort täglich nur einmal ein Traktor verkehrt. (Abg. Probst: Das geschieht auch! Im Waldviertel!)

Für diese Sachen ist natürlich ein gewisser Mut notwendig. Es ist auch notwendig, einmal etwas unpopuläre Maßnahmen zu treffen. Ich habe den Eindruck, gerade in der Verwaltung der ÖBB kapituliert man sehr gerne. Man kapituliert gerne vor jeder Regung in der Öffentlichkeit, so wie man kapituliert vor jedem Einschreiten des Personal- oder des Zentralausschusses.

Die Situation bei den Eisenbahnen ist irgendwie ernst. Die Verkehrsministerkonferenz des Jahres 1956 hat Prognosen für die Entwicklung des Verkehrs aufgestellt. Diese Prognosen konnten wir nun bereits im Jahre 1960 überprüfen. Wir mußten sehen, daß sie nicht stimmen. Der Straßenverkehr hat wesentlich stärker zugenommen, als dies bei den anderen Verkehrsträgern der Fall war. Der Eisenbahnverkehr und der Schiffsverkehr haben bei weitem nicht jenes Maß erreicht, das nach diesen Prognosen zu erreichen gewesen wäre.

Jetzt kommen neue Verkehrsmittel dazu. Die Umstellung auf andere Energiearten, auf Öl und auf Gas, bringt auch für die Eisenbahnen eine außerordentliche Konkurrenz. Die Kohlenkrise, die eingetreten ist, wird einen Verlust an Transportgütern bringen. 25 Prozent der österreichischen Gütertransporte beschränken sich auf Kohle und auf Öl. Wenn nun die Kohlenkrise weiter andauert, werden diese Transporte zurückgehen. Für Deutschland ist das noch schlimmer, denn die Deutsche Bundesbahn ist bei ihren Gütertransporten zu 40 Prozent durch die Kohle ausgelastet. Und doch ist Österreich mit den Eisenbahnen günstiger gestellt als andere Staaten. Wir haben keine Flachlandstrecken, wo die Konkurrenz größer ist. Wir haben in Österreich noch keinen Luftverkehr, der eine ernsthafte Konkurrenz für die Österreichischen Bundesbahnen bilden würde. Wir haben Bergstrecken, die mit dem Auto schlecht zu befahren sind. Wir haben dafür ausgezeichnete Gebirgsbahnen.

Es muß also auch in Österreich ohne weiteres möglich sein, aus den Österreichischen Bundesbahnen nun wirklich einen Betrieb zu machen, der wirtschaftlich einwandfrei geführt ist und der auch das Defizit weitgehend abdeckt. Ich hege nicht den Optimismus, daß es selbst bei Übernahme eines Teiles der Kosten, der sogenannten Sozialkosten, durch den Staat möglich sein wird, das gesamte Defizit abzubauen. (Abg. Herke: Wenig Vertrauen, Herr Kollege, zum eigenen Unternehmen! Traurig, traurig!) Ja, Herr Kollege, ich kenne es aber sehr gut. (Abg. Holzfeind: Wir kennen Sie aber auch! — Heiterkeit.)

Die Eisenbahner und das Volk wünschen nichts sehnlicher als eine Ordnung in einer echten Zusammenarbeit. Durch die Schaffung einer entsprechenden Organisationsform soll eine Verselbständigung der Bundesbahnen geschaffen werden. Meine Damen und Herren! Ich muß Ihnen schon sagen, ich habe den Eindruck, daß unsere sozialistischen Kollegen eine solche Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Österreichischen Bundesbahnen gar nicht wünschen.

Meine Damen und Herren! Ich habe ein Dokument mit. Das Dokument stammt von der Gewerkschaft der Eisenbahner, Sekretariat Villach, und ist unterschrieben von unserem verehrten Kollegen Nationalrat Suchanek. Dieses Schreiben richtet sich an alle Ortsgruppen und Vertrauensmänner der Gewerkschaft und bezieht sich auf die Erhöhung der Anfangsbezüge der Eisenbahnbediensteten. Die Gewerkschaft hatte die Eisenbahner bereits verständigt, daß die Erhöhung der Anfangsbezüge bereits mit 1. November des heurigen Jahres zum Durchbruch kommen wird. (Abg.

Pölzer: Das war ausgemacht!) Der Herr Abgeordnete Suchanek schreibt dazu nun folgendes:

„Um nicht den Eindruck zu erwecken, daß wir den Termin 1. November 1960 leichtfertigerweise bekanntgegeben haben, erscheint es uns notwendig, eine gedrängte Darstellung über die Ursachen dieser Terminverschiebung zu geben: Der Verhandlungsausschuß hatte mit den beauftragten Beamten des Bundeskanzleramtes (Sektionschef Dr. Hackl) und des Finanzministeriums (Sektionschef Dr. Latzger), die in allen bisherigen Verhandlungen die beauftragten Verhandlungspartner waren, den 1. November 1960 als Wirksamkeitsbeginn vereinbart. Diese Vereinbarung wurde in den Vorständen der einzelnen Gewerkschaften bekanntgegeben und gelangte so in die Öffentlichkeit.“

Meine Damen und Herren! Um die Bezüge der Bediensteten zu erhöhen, sind natürlich Budgetmittel erforderlich (Abg. Probst: Das hat zwar mit der Bundesbahn nichts zu tun, aber es ist wahr! — Abg. Suchanek: Die „Neue Wiener Tageszeitung“ hat es als besonderen Erfolg dargestellt, daß es mit 1. November 1960 in Kraft tritt!), die zu beschließen wir hier im Parlament befugt sind. Ich glaube, für die Erhöhung der Anfangsbezüge war für November und Dezember ein Budgetbetrag nicht vorgesehen (Abg. Holzfeind: Aber die Beträge waren vorhanden!), und ich staune daher darüber, daß der Herr Abgeordnete Suchanek auf das ihm zustehende Budgetrecht verzichtet und zwei Sektionschefs dieses Recht überträgt. (Abg. Suchanek: Sie waren Verhandlungspartner!)

Daß es so ist, weiß der Herr Abgeordnete Suchanek sehr genau, denn hier steht folgendes: „Da auch für das Jahr 1961 im Budgetentwurf keine Ansätze vorhanden waren, mußten erst neuerliche Verhandlungen eingeleitet werden, um die Auszahlung dieser erhöhten Bezüge wenigstens mit 1. Jänner 1961 sicherzustellen. Das ist gelungen.“ (Abg. Suchanek: Sie haben sich ja nicht bemüht, Sie haben sich nicht dafür interessiert!) Daß für das Jahr 1961 Budgetbeträge erforderlich sind, hat der Herr Abgeordnete Suchanek gewußt. Daß aber im Jahre 1960 keine Budgetbeträge vorhanden waren, dafür macht er zwei Sektionschefs verantwortlich. (Abg. Probst: Sie desavouieren die beiden Sektionschefs! Die haben darüber verhandelt! Nachher ist es bestritten worden!)

Er schreibt dann weiter abschließend: „Wir waren bisher gewohnt, ...“ (Anhaltende Zwischenrufe. — Präsident Olah gibt das Glockenzeichen.) Aber die Sektionschefs können doch keine Budgetmittel herbeibringen, meine Herren, das ist doch Aufgabe des Parlaments!

2352

Nationalrat IX. GP. — 54. Sitzung — 12. Dezember 1960

(*Abg. Probst: Das hat er von den Sektionschefs bekommen! Der arme Suchanek kann nichts dafür! — Präsident Olah gibt neuerlich das Glockenzeichen.*) Für das Schreiben kann er schon etwas! — „Wir waren bisher gewohnt,“ — es geht weiter — „bei Verhandlungen mit der Bundesregierung beziehungsweise deren Beauftragten Treu und Glauben walten zu lassen und werden aus dem Wortbruch für künftige Verhandlungen unsere Konsequenzen ziehen.“ — (*Abg. Pölzer: Die Gemeindebediensteten haben es am 1. November ausbezahlt bekommen, weil wir verhandelt haben!* — *Abg. Suchanek: Das tut Ihnen jetzt weh!* — *Abg. Altenburger: Ja, die Gemeinde Wien!* — *Abg. Pölzer: Nicht nur die Gemeinde Wien!*) Da hier der Name eines Sektionschefs vollkommen falsch geschrieben ist, muß ich annehmen, daß es der Herr Abgeordnete Suchanek nicht sehr genau genommen hat. (*Abg. Herke: Ist Ihnen so etwas noch nicht passiert?*)

Da es sich hier um eine Gewerkschaftsangelegenheit gehandelt hat . . . (*Abg. Probst: Sie werden die Sache mit dem Sektionschef Hackl noch bereuen! Jetzt desavouieren Sie die beiden Sektionschefs!*) — *Abg. Suchanek: Das ist doch zu primitiv, ich habe Sie anscheinend zu hoch eingeschätzt!* — *Abg. Probst: Außerdem hat es mit der Bundesbahn nichts zu tun!* — *Abg. Suchanek: Das waren einheitliche Beschlüsse mit der christlichen Gewerkschaftsfaktion!* — *Abg. Altenburger: Wir streiten uns ja nicht!* — *Abg. Probst: Altenburger, warum so schweigsam?* — *Abg. Altenburger: Weil die Gemeinde Wien reicher ist als der Bund!*) Ich habe noch ein zweites Dokument da. Wenn hier ein Dokument der Gewerkschaft vorliegt, so nehme ich die Sache deshalb nicht tragisch, denn wir wissen doch alle, daß die Gewerkschaft weitgehend ein politisches Forum ist. (*Abg. Probst: Altenburger, warum so schweigsam?*)

Meine Damen und Herren! Das war also ein Schreiben der Gewerkschaft. Ich habe hier aber noch etwas anderes da: das „Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen“, also eine ganz offizielle Aussendung der österreichischen Eisenbahnen. Ich muß sagen, daß dieses Nachrichtenblatt der Österreichischen Bundesbahnen, das die Dienstanweisungen und Personalverfügungen enthält, seit einigen Jahren an der Spitze immer eine Art Leitartikel bringt. Das ist außerordentlich begrüßenswert, denn damit wird das Personal über gewisse Vorgänge in anderen Dienstzweigen aufgeklärt, damit wird das Personal wirklich mit dem gesamten Eisenbahnbetrieb vertraut gemacht, es hat nicht mehr die Scheuklappen auf, nur das zu sehen, was im unmittelbaren Bereich vor sich geht. Aber ein solcher Satz wie der, den ich Ihnen

jetzt aus einem Artikel vom 1. Dezember 1960 vorlesen will, soll letzten Endes in einer offiziellen Aussendung eines Ministeriums an das Personal nicht enthalten sein. Hier steht nämlich: „Die Einführung der 45 Stunden-Woche stellt die Personalwirtschaft neuerlich vor ein Problem, dessen Lösung sich unter den vom Bundeskanzleramt und Bundesministerium für Finanzen gestellten Bedingungen keineswegs einfach gestaltete.“ Das Bundesministerium für Finanzen und das Bundeskanzleramt haben die Berechtigung, den Österreichischen Bundesbahnen Bedingungen zu stellen.

Aber wir wollen uns über diese Sache nicht länger den Kopf zerbrechen, der Fall ist ja vollkommen klar: es sind zwei Dokumente von verschiedenen Stellen, aber aus demselben Geist geboren. Damit soll nichts anderes dokumentiert werden als: Dieses „böse“ Bundeskanzleramt, das von der ÖVP geführt wird, dieser „böse“ Finanzminister, der auch ein ÖVP-Mann ist, die machen uns die Schwierigkeit. Wir vom Verkehrsministerium würden ja alles für das Personal tun, was wir können, aber die andern tun nicht mit. (*Abg. Pölzer: Der jetzige Finanzminister kann gar nichts dafür! Der wird von euch zum Narren gehalten!* — *Heiterkeit.*) Sie wissen sehr genau, daß sowohl die 45 Stunden-Woche als auch die Erhöhung der Bezüge ausschließlich in der Bundesregierung unter Beisein der Herren Minister der Sozialistischen Partei beschlossen wurden. Man soll sich also nicht hinter solchen Dingen verschanzen und soll vor allem das Verhältnis zwischen der Beamenschaft der Österreichischen Bundesbahnen und der übrigen Ministerien nicht trüben. Ich glaube nämlich vor allem, daß gerade die Herren des Finanzministeriums, die mit den Fragen der Bundesbahnen beschäftigt sind, und die Herren im Bundeskanzleramt, die die Bundesbahnen bearbeiten, das beste Verhältnis mit den Beamten der Österreichischen Bundesbahnen haben, sodaß diese Schüsse von rückwärts vollkommen überflüssig sind. (*Beifall bei der ÖVP.* — *Abg. Herke: Man soll als Abgeordneter dieses gute Verhältnis nicht trüben!*)

Meine Damen und Herren! Es ist in den letzten Wochen und Tagen sehr viel über den Wert oder Unwert der Koalition gesprochen worden. (*Abg. Probst: Sagen Sie, ob Sie dafür oder dagegen sind, nicht, was geschehen ist!*) Sie wissen sehr genau, daß sich genug Menschen in Österreich gefunden haben, die diese Koalition verurteilen und verdammten. Ich kann Ihnen nur das eine sagen: Auch die Fragen der Österreichischen Bundesbahnen können nicht in diesem Geiste, nicht mit dem Jargon der „Arbeiter-Zeitung“, sondern nur im Geiste der Zusammenarbeit und im Geiste

der Koalition gelöst werden. (*Abg. Suchanek: Auch nicht der „Tageszeitung“!* — *Abg. Herke: Sie können auch nicht von der „Tageszeitung“ gelöst werden!*) Man kann nicht auf der einen Seite, wo es ein ÖVP-Ministerium gibt, Gesetze verlangen, und man kann nicht verlangen, daß unter allen Umständen Schulgesetze gemacht werden müssen, daß wir uns zusammensetzen und Schulgesetze machen müssen, in Angelegenheiten, wo es um grundsätzliche, weltanschauliche Fragen geht, während man auf der anderen Seite, bei den österreichischen Eisenbahnen, wo es um wirtschaftliche und organisatorische Probleme geht, einfach ständig ausweicht und den Finanzminister der Verständnislosigkeit bezüglich. Die Frage muß aber gelöst werden, und die Frage wird gelöst werden.

Meine Damen und Herren! Es ist schon einmal die ganze österreichische Demokratie an einer Eisenbahnerfrage gescheitert. Erinnern Sie sich an diese Zeit! Ich bedauere sie. (*Abg. Aigner: Das ist ein bißchen übertrieben!*) Die Eisenbahnen waren damals gewissermaßen ein Prüfstein dieser Demokratie. Es war zumindest eine Eisenbahnerfrage die Verlassung. (*Abg. Aigner: Das ist richtig!*) Tragen wir dafür Sorge, daß die Koalition nicht das gleiche Schicksal erfährt, denn letzten Endes können die Österreichischen Bundesbahnen zu einem Prüfstein der Koalition werden. (*Abg. Populorum: Lassen Sie das unsere Sorge sein!*) Hoffentlich bestehen sie diese Prüfung.

Meine Damen und Herren! Meine Fraktion wird der Gruppe X die Zustimmung geben. (*Beifall bei der ÖVP.* — *Abg. Herke: Für einen Eisenbahner eine schöne Rede!*)

**Präsident Olah:** Als nächster Redner kommt der Herr Abgeordnete Zingler zum Wort. Ich erteile es ihm.

**Abgeordneter Zingler:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Vor zwei Stunden haben wir hier im Hohen Hause einer Lastverteilungsgesetz-Novelle unsere Zustimmung gegeben, das heißt, die Geltungsdauer des Lastverteilungsgesetzes wurde um ein weiteres Jahr verlängert. In den Erläuternden Bemerkungen hiezu finden wir die notwendigen Begründungen. Nach Behebung der ärgsten Kriegs- und Nachkriegsschäden im Jahre 1947 betrug die Jahreserzeugung 3505 Millionen Kilowattstunden, 1960 werden es voraussichtlich 16 Milliarden sein. Das ist eine Steigerung um mehr als 350 Prozent. Trotzdem muß der Gesetzgeber die Geltungsdauer von Bewirtschaftungsgesetzen verlängern, weil der Strombedarf noch immer steigt.

Der Mehrbedarf gegenüber dem Vorjahr muß für den kommenden Winter mit ungefähr

10 Prozent veranschlagt werden. Diese Steigerungsquote liegt nicht unbeträchtlich über den in den vergangenen Jahren beobachteten jährlichen Zuwachsraten. Im Gegensatz zu den meisten anderen Wirtschaftszweigen, deren Wachstum sich nun nach einer Periode des Wiederaufbaues und des Nachholbedarfs normalisiert, ist der Bedarfsanstieg bei elektrischer Energie nach wie vor unverhältnismäßig groß. Die Kopfquote des Stromverbrauches pro Jahr hat sich in Österreich 1959 auf 1824 Kilowattstunden erhöht. Damit liegen wir hinsichtlich der Kopfquote des Stromverbrauches zwar noch hinter den USA, Norwegen, Schweden, Luxemburg, der deutschen Bundesrepublik und der Schweiz, jedoch bereits vor Frankreich, der UdSSR, Dänemark, Italien und der Tschechoslowakei.

Wie internationale Untersuchungen ergeben haben, ist bis 1975 mit einer Kopfquote von 5000 Kilowattstunden pro Jahr zu rechnen. Auch die österreichischen Experten sind der Ansicht, daß sich bei uns der Stromverbrauch in den nächsten zehn Jahren zumindest verdoppeln wird. Insbesondere der Stromverbrauch der Tarifabnehmer, also der Haushalte, des Gewerbes und der Landwirtschaft, dürfte in Hinkunft noch beachtlich zunehmen. Gegenwärtig beträgt der Stromverbrauch dieser Gruppen in Österreich rund 23 Prozent des gesamten Inlandverbrauches. In der Schweiz erreicht der Verbrauch dieser Gruppe schon die Hälfte des Gesamtstromverbrauches. Wenn sich im Laufe der letzten zehn Jahre zum Beispiel die Zahl der Elektroherde in Österreich von 64.000 auf 376.000, die der Heißwasserspeicher von 40.000 auf 230.000, der Nachspeicheröfen von 3800 auf 30.400 erhöhte, wenn die Zahl der Kühlschränke von 21.000 im Jahre 1951 auf 254.000 im Jahre 1959 und die Zahl der Waschmaschinen im gleichen Zeitraum von 3000 auf 182.000 stieg, so kann im Zeichen des allgemein zunehmenden Lebensstandards mit einer weiteren entsprechenden Zuwachsrate des Stromverbrauches gerechnet werden.

Stromverbrauch und Lebensstandard stehen ja überhaupt in einem engen Wechselverhältnis. So hatten etwa die USA 1959 eine Kopfquote von etwa 4500 Kilowattstunden, während die der UdSSR nur etwas mehr als 1000 Kilowattstunden ausmachte und die Jugoslawiens gar nur etwa 400 Kilowattstunden erreichte.

Was bedeutet aber die bis 1970 zu erwartende Verdoppelung des Stromverbrauches in Österreich? Nichts anderes, als daß sich auch das Potential der Erzeugungsanlagen, der Umspannwerke und Leitungen verdoppeln muß. Das heißt, das gesamte Leistungsvolumen, das seit Beginn des Elektrizitätszeitalters geschaffen wurde und heute der Elektrizitäts-

versorgung dient, muß in den kommenden zehn Jahren noch einmal erstellt werden. Das ist allein schon vom technischen Standpunkt gesehen eine kolossale Aufgabe. Das damit verbundene Finanzierungsproblem läßt die Aufgabe ins Gigantische wachsen.

Schon jetzt beginnen sich hinsichtlich der Finanzierung große Schwierigkeiten zu zeigen. Namhafte Vertreter unserer Energiewirtschaft, an der Spitze Herr Bundesminister Dipl.-Ing. Waldbrunner sowie das Vorstandsmitglied der Verbundgesellschaft, Herr Direktor Dr. Köllecker, befaßten sich kürzlich in Vorträgen mit Finanzierungsfragen unserer Elektrizitätswirtschaft. Alle Vorträge gipfelten in der Feststellung, daß die sich abzeichnenden Schwierigkeiten vor allem den weiteren Wasserkraftausbau gefährden. Dabei liegen die Schwierigkeiten weniger in der Geldbeschaffung an sich als bei den Fremdkapitalkosten. Die großen Bauvorhaben — und dazu gehören heute praktisch alle Wasserkraftbauten — können nur mit Hilfe großer Fremdkapitalmittel verwirklicht werden. Im Gegensatz zu den übrigen Industriezweigen, die gerade heute in der Zeit der Hochkonjunktur meistens die Möglichkeit haben, ihre Investitionen zum überwiegenden Teil aus den laufenden Erträgnissen zu finanzieren, ist dieser Weg der Selbstfinanzierung für unsere Elektrizitätswirtschaft nicht gangbar. Das schon deshalb, weil die Strompreise im volkswirtschaftlichen Interesse behördlich gebunden sind und die Elektrizitätswirtschaft nicht in der Lage ist, die günstige Marktlage und die gesteigerte Nachfrage, den sogenannten Preismechanismus, zur Erzielung von Gewinnen und Reservepolstern zu nützen.

Aber selbst wenn die Elektrizitätswirtschaft in ihre Preise einen Gewinn einkalkulieren dürfte, würde dieser kaum ausreichen, die erforderlichen Neuinvestitionen zu finanzieren. Die Wasserkraftanlagen haben nämlich nicht nur eine hohe Kapitalintensität, sondern auch eine unverhältnismäßig lange Umschlagdauer des investierten Kapitals. Das hat zur Folge, daß eine Gewinnspanne, die eine ausreichende Selbstfinanzierung ermöglichen soll, über jeden üblichen Rahmen hinausgehen müßte. Dafür hätten die Stromabnehmer nur wenig Verständnis, und das mit einem gewissen Recht, denn der Strompreis ist heute, genauso wie etwa der Preis für Brot und Milch, einer der Hauptindikatoren der Lebenshaltungskosten. Daneben ist er für einige Industriezweige — man denke nur an die chemische Industrie, an die elektro-metallurgische Industrie und ähnliche — immerhin ein Kostenfaktor, der die internationale Wettbewerbsfähigkeit beeinflußt.

Es bleibt also nur die Finanzierung durch Leihegelder und durch jene Mittel, die die Eigentümer der Gesellschaften, also in erster

Linie der Bund und die Länder, in Form von Kapitaleinzahlungen zur Verfügung stellen. Da aber — das betrifft den Verbundkonzern — der Bund auf Grund des Elektrizitätsförderungsgesetzes jährlich lediglich 250 Millionen Schilling zur Verfügung stellt und die Länder in der Regel überhaupt nur wenig ins Gewicht fallende Beträge aufbringen können, muß der überwiegende Teil des sich im Durchschnitt auf 1,5 bis 2 Milliarden Schilling stellenden jährlichen Investitionsaufwandes aus Fremdmitteln gedeckt werden. Dagegen ist vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen an sich nichts einzuwenden, wenn das Verhältnis Eigenkapital zu Fremdkapital in einem gewissen Rahmen bleibt und, wie die Experten festgestellt haben, das Verhältnis 1 : 2 mehr oder weniger eingehalten wird; bisher wurde es auch so gehandhabt. Von den im Verbundkonzern von 1947 bis 1959 investierten rund 12 Milliarden Schilling entfielen rund 8,5 Milliarden Schilling auf Fremdmittel.

Aber das Leihkapital kostet natürlich Geld, und hier liegt die Gefahr, die sich für unseren Wasserkraftausbau anbahnt. Während er nämlich in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre neben dem von Bund und Ländern zur Verfügung gestellten Eigenkapital fast ausschließlich mit 3½ Prozentigem ERP-Geld finanziert werden konnte und später ebenfalls niedrig verzinsliche Weltbankkredite in Höhe von insgesamt 70 Millionen Dollar zur Verfügung standen, wird der Finanzbedarf des Verbundkonzerns heute nur mehr zu etwa 10 Prozent aus ERP-Mitteln gedeckt; und diese müssen mit 5½ Prozent verzinst werden. Weltbankkredite dürften in nächster Zeit auch nur schwer zu erhalten sein, da ja Österreich nicht mehr zu den Entwicklungsländern gezählt werden kann.

Unsere Elektrizitätswirtschaft wird somit bei ihrem Ausbau auf den normalen in- und ausländischen Kapitalmarkt angewiesen sein. Das bedeutet aber Zinsenbelastungen in der Höhe von 7 bis 8 Prozent. Die Energieanleihe 1960 wurde wiederum ein voller Erfolg, aber sie brachte der Elektrizitätswirtschaft eine effektive Zinsenbelastung von 7,5 Prozent.

Wenn man nun erfährt, daß auf Grund der Kapitalintensität der Wasserkraftanlagen von den Kosten des Wasserkraftstromes etwa 70 bis 80 Prozent auf kapitalabhängige Kosten entfallen und daß schon 1 Prozent mehr an Zinsen eine zusätzliche Kostenbelastung bis zu 10 Prozent und darüber bringen kann, wird man verstehen, daß eine derartige Erhöhung der Fremdkapitalkosten, wie sie sich jetzt für unsere Elektrizitätswirtschaft durch das Absinken des Anteiles niedrig verzinslicher Mittel ergibt, die Konkurrenzfähigkeit des Wasserkraftstromes ernstlich gefährdet, vor

allem angesichts der Tatsache, daß der aus importierten Brennstoffen erzeugte kalorische Strom entsprechend der gegenwärtigen Preis situation auf dem Weltenergiemarkt heute wesentlich billiger kommt als noch vor einigen Jahren und daß mit dem Bau von Pipelines und ähnlicher Anlagen weitere Verbilligungen zu erwarten sind. Schließlich ist auch der Trend der spezifischen Kosten bei kalorischen und hydraulischen Kraftwerken geradezu diametral entgegengesetzt.

Bei einer oberflächlichen — vielleicht kann man sagen: kurzsichtigen — Betrachtung dieser Entwicklung, die auf der einen Seite eine Ver teuerung des Wasserkraftstromes, auf der anderen Seite eine Verbilligung des kalorischen Stromes mit sich bringt, läge es nahe, den Wasserkraftausbau zu drosseln oder ganz einzustellen.

Daß das grundlegend falsch wäre, mag im Augenblick vielleicht nicht ganz offensichtlich sein. Man muß aber bedenken, daß sich die Energiequelle Wasser, jener Naturschatz, den Österreich noch in so reichlichem Maße ungenutzt zur Verfügung hat, durch die Kraft der Sonne ständig von selbst erneuert, während diese Sicherheit der Versorgung bei den importierten Brennstoffen ganz und gar nicht gewährleistet erscheint, abgesehen davon, daß ja die derzeitige Preissituation durchaus nicht von Dauer sein muß. Denken wir zum Beispiel nur an den Energiemangel in der Nachkriegszeit, an das sprunghafte Ansteigen der Energie preise während der Suez-Krise, und wir werden erkennen, daß es im Interesse der gesamten Volkswirtschaft liegt, den Wasserkraftausbau weiter zu forcieren.

Dies umso mehr, als ja das geschilderte Kostenproblem beim einzelnen Wasserkraft werk durch die immer kleiner werdenden Annuitäten nur in den ersten 15 bis 20 Jahren des Bestandes in voller Schärfe auftritt. Auf lange Sicht gesehen ist die Wasserkraft für Österreich eine absolut billige Energiequelle; auf jeden Fall ist sie die sicherste.

Es wäre also falsch und gefährlich, den Wasserkraftausbau zugunsten des Baues von Wärmekraftwerken zu vernachlässigen, ins besondere dann, wenn der Betrieb dieser Wärmekraftwerke auf importierte Brennstoffe ausgerichtet ist.

Es wäre aber ebenso gefährlich, den Wasserkraftausbau mit diesen hohen Kostenbelastungen fortzusetzen und, da ja die Elektrizitäts wirtschaft letzten Endes nicht von der Substanz zehren kann, die Strompreise entsprechend, das heißt in diesem Falle empfindlich zu erhöhen. Jede derartige Strompreiserhöhung würde den Lebensstandard der gesamten Bevölkerung

beeinträchtigen und die Wettbewerbsfähigkeit unserer gesamten Wirtschaft treffen.

Um das zu verhindern, werden in Hinkunft für den Wasserkraftausbau billige Fremdmittel — billigere als die derzeitigen — in größerem Ausmaße als bisher zur Verfügung gestellt werden müssen. Ebenso wird eine größere Eigenkapitalaufbringung erforderlich sein. Da wir kaum die Möglichkeit haben, auf den normalen Kapitalmarkt und den sich dort bildenden Zinsfuß Einfluß zu nehmen, könnte der Elektrizitätswirtschaft grundsätzlich nur damit geholfen werden, daß ihr mehr ERP-Mittel als bisher zur Verfügung gestellt werden, womöglich wie früher mit ungefähr 3,5 Prozent verzinst.

Der Bund müßte aber auch über den im derzeitigen Elektrizitätsförderungsgesetz vorgesehenen jährlichen Betrag von 250 Millionen Schilling hinaus weitere Mittel in Form von Kapitaleinzahlungen zur Verfügung stellen.

Diese höheren Eigenkapitalien werden letztlich aber auch aus dem Grunde erforderlich sein, weil ja mit der erwähnten Verdoppelung des Bedarfes und damit notwendigerweise der Verdoppelung der Erzeugung auch die jährlichen Investitionssummen anwachsen müssen und das Verhältnis von Eigenkapital zu Fremdkapital schon allein aus rein kredit politischen Gründen vom Verhältnis 1 : 2 nicht wesentlich abweichen darf.

Abschließend kann jedenfalls gesagt werden, daß die Leistungen unserer Elektrizitäts wirtschaft in den vergangenen Jahren gewaltig waren; die Aufgaben, die dieser Wirtschaftszweig schon in nächster Zukunft zu lösen haben wird, werden jedoch womöglich noch größere Leistungen erfordern.

Da die Elektrizitätswirtschaft eine Säule unserer gesamten Wirtschaft ist, liegt es im Interesse aller, daß die sich auftuenden Probleme gedeihlich gelöst werden. Darüber hinaus müssen alle, die dazu in der Lage sind, mithelfen, die sich abzeichnenden Schwierigkeiten bei der Aufrechterhaltung einer gesicherten und billigen Elektrizitäts versorgung zu überwinden, umso mehr, als es sich hier um Schwierigkeiten handelt, die für die Elektrizitätswirtschaft praktisch von außen kommen und daher von ihr allein nicht bewältigt werden können.

Meine Damen und Herren! Ich leitete meine Ausführungen mit einem Hinweis auf das heute verlängerte Lastverteilungsgesetz ein. Rein technisch wurde diese Verlängerung mit der Feststellung begründet, daß im heurigen Winter mit einer innerösterreichischen Inanspruchnahme elektrischer Leistung im Ausmaß von 1800 MW gerechnet werden muß. Zur Deckung dieser Leistungsspitze

steht unter der Annahme, daß alle Speicher- und Wärmekraftwerke voll einsatzfähig bleiben und das Wasserdargebot bei den Laufkraftwerken den Extremwert von 23 Prozent der Ausbauwassermenge infolge Frost oder ähnlichem nicht unterschreitet, eine maximale Gesamtleistung der inländischen Kraftwerke von 1930 MW zur Verfügung. Die voraussichtliche Höchstlast wird daher nur noch von einer Reserve von etwa 130 MW überschritten, die schon durch den Ausfall von einem oder zwei Aggregaten völlig aufgezehrt werden könnte. Sie sehen, unsere Energiewirtschaft befindet sich in einer sehr ernsten Situation.

Meine Damen und Herren! Es müssen in allernächster Zeit Maßnahmen eingeleitet werden, damit unsere Elektrizitätswirtschaft zu dem notwendigen Kapital kommt.

Ich möchte mit der schon 1958, vor etwa zweieinhalb Jahren hier im Hohen Hause getroffenen Feststellung schließen, einer Überlegung, die immer wieder angestellt werden muß: Als die teuerste Kilowattstunde für das österreichische Volk und seine Wirtschaft kann man jene bezeichnen, die nicht mehr erzeugt beziehungsweise geliefert werden kann! (*Beifall bei der SPÖ.*)

**Präsident Olah:** Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Suchanek. Ich ertheile es ihm.

**Abgeordneter Suchanek:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Es ist eine in der letzten Zeit von dem nicht gerade koalitionsfreundlichen Flügel der ÖVP wiederholt aufgestellte Behauptung, daß wir Sozialisten in der Koalition immer wieder die Rolle der Opposition übernehmen wollten. Von dem heutigen Debattenbeitrag des Herrn Abgeordneten Weiß glaube ich feststellen zu können, daß diese Rede eines oppositionellen Abgeordneten würdig gewesen wäre. (*Zustimmung bei der SPÖ.*) Immer dann, wenn die Belange eines unter sozialistischer Verwaltung stehenden Ressorts zur Debatte kommen, wird von Ihrer Seite her versucht, an diesem Ressort wirklich kein gutes Haar zu lassen. (*Abg. Dr. Hofeneder: Das machen Sie schon jahrelang!* — *Abg. Reich: Und der Herr Vizekanzler im Rundfunk?* — *Abg. Dr. Hurdes: Er hat etwas gelernt von den Sozialisten!*) Sie geben also zu, daß der Herr Abgeordnete Weiß als Oppositioneller gesprochen hat? (*Weitere Zwischenrufe.*) Ja, das ist schon sehr viel wert, wenn Sie das zugeben! Aber ich bin dem Herrn Abgeordneten Weiß deswegen gar nicht böse, ich hätte nur von ihm einen Debattenbeitrag erwartet, der sich doch etwas mehr und sachlicher mit der Materie beschäftigt — wenn ich nur daran denke, aus welcher Stellung in der Bundesbahnverwaltung er selber in dieses Hohe Haus gekommen ist —, aber ich wundere

mich nicht, daß er es nicht getan hat; denn wenn er den Umstand, daß ich einen Eigenamen nicht in voller Richtigkeit in meinem Rundschreiben wiedergegeben habe, als „oberflächlich“ bezeichnet, dann muß ich sagen: Die Oberflächlichkeit seines heutigen Debattenbeitrages wird dadurch erklärt, daß er mir gestern auf der Fahrt hierher erzählt hat, daß er sich mit dem Problem der Österreichischen Bundesbahnen überhaupt noch nicht beschäftigt habe und noch gar nicht wisse, was er heute hier reden werde. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Natürlich kommen dann solche Debattenbeiträge zustande wie der heutige des Herrn Abgeordneten Weiß. Ich glaube, man muß sich mit den Problemen schon etwas tiefer beschäftigen, wenn man nicht abgleiten will, wie es ihm heute hier passiert ist. (*Neuerliche Zwischenrufe.*) Ich habe es mir schon gestern überlegt gehabt, was ich heute hier sagen werde. (*Abg. Dr. Dipl.-Ing. L. Weiß: Ich habe das Konzept schon in der Tasche gehabt, als ich Ihnen das gesagt habe!*) Na sehen Sie, dann dürfte die politische Notlüge ja doch ein Grundsatzkonzept Ihrer Partei sein! Also dann stimmt's ja doch! (*Beifall bei der SPÖ.*)

Ich glaube, daß man den Österreichischen Bundesbahnen doch etwas mehr gerecht werden muß. Ich möchte mich daher heute hier eingangs einmal sachlich mit der Einnahmeseite dieses Budgets auseinandersetzen; mit der Einnahmeseite dieses Budgets vor allem deswegen, weil sie die wesentlichsten und größten Veränderungen gegenüber den Voranschlägen früherer Jahre aufweist. Bereits der Voranschlag des Jahres 1960 hatte eine Einnahmenerhöhung um rund 550 Millionen Schilling auf eine Gesamteinnahmenhöhe von 5565 Millionen beinhaltet. Es war jedem Einsichtigen klar, daß diese Einnahmenhöhe nur in Zusammenhang mit einer Regulierung der Eisenbahntarife erbracht werden kann. Ich glaube, darüber haben bei keiner Fraktion dieses Hohen Hauses irgendwelche Zweifel bestanden.

Diese Tariferhöhung ist, wie Ihnen bekannt, im Jahre 1960 nicht durchgeführt worden. Sie scheiterte daran, daß sie mit der Novelle zum Beförderungssteuergesetz junktimiert war. Nun ist gerade in der Debatte über das Beförderungssteuergesetz die Frage aufgetaucht, ob es denn überhaupt notwendig wäre, einem privaten Wirtschaftszweig solche Belastungen aufzuerlegen, um auf der anderen Seite den Österreichischen Bundesbahnen zu helfen oder damit ihre Konkurrenzfähigkeit herzustellen.

Ich glaube, über die Notwendigkeit einer Tarifregulierung bei den Österreichischen Bundesbahnen wird kaum eine echte Meinungsdifferenz bestehen; sie hat schon im Herbst

vorigen Jahres nicht bestanden. Die Bundeswirtschaftskammer hat einige Male in Aussendungen zum Ausdruck gebracht, daß die Valorisierung der Eisenbahntarife weit hinter den allgemeinen Indizes zurückgeblieben sei und daß daher eine Regulierung dieser Tarife volkswirtschaftlich eine Notwendigkeit geworden sei.

An der Tariferhöhung selber lag es also nicht. Die Schwierigkeit lag faktisch nur in der Junktimierung der Tariferhöhung mit dem Beförderungssteuergesetz. Hierzu muß ich schon feststellen, daß die anfängliche Bereitschaft der ÖVP, es tatsächlich zu einer solchen Tariferhöhung kommen zu lassen, im Laufe des vergangenen Jahres zusehends schwächer wurde, weil man bei Ihnen, meine Damen und Herren von der ÖVP, ganz einfach nicht in der Lage war, sich gegenüber einer verhältnismäßig kleinen Gruppe von Wirtschaftstreibern, nämlich gegenüber dem privaten Transportgewerbe, durchzusetzen. (*Zwischenrufe des Abg. Mitterer.*) Sie haben damit, meine Herren, das möchte ich Ihnen vor Augen halten, die vorgesehene Einnahmenhöhe der Österreichischen Bundesbahnen ganz ernstlich in Frage gestellt.

Die Mehreinnahmen des Budgets 1960 — und diese Einnahmen waren ein Teil der Gesamteinnahmen des österreichischen Budgets — von 550 Millionen Schilling sind durch Ihre Haltung in Frage gestellt worden. (*Ruf bei der ÖVP: Was ist mit den fünf einstimmigen Landtagsbeschlüssen?*) Die haben damals, Herr Kollege, im Herbst vorigen Jahres, noch nicht bestanden! (*Abg. Dr. Hofeneder: Und dann sind sie beschlossen worden!*) Ja, aber ich frage jetzt nur, ob sich dieses Hohe Haus mit der Beschußfassung über sein Budget von Beschlüssen einzelner Landtage wirklich tangieren lassen kann! (*Zwischenrufe des Abg. Dr. Hurdes.*) Das ist eine Grundsatzfrage. Die Landtage werden Wünsche an das Parlament beantragen können, aber wenn hier ein Einnahmenbudget beschlossen worden ist, das um 550 Millionen Schilling höher war, so waren, glaube ich, alle Parteien verpflichtet, alles daranzusetzen, um diese Einnahmen auch tatsächlich im Laufe des Jahres 1960 sicherzustellen! Sie wurden sichergestellt, meine Damen und Herren, und das ist jetzt das Überraschende: aber nicht durch die Einsicht der ÖVP und nicht durch die Einsicht des privaten Transportgewerbes, sondern sie wurden sichergestellt durch eine unerhörte Leistungssteigerung der Österreichischen Bundesbahnen! (*Beifall bei der SPÖ.*)

Die Österreichischen Bundesbahnen haben im Laufe des Jahres 1960 eine Leistungssteigerung vollbracht, die auch ohne Tarif erhöhungen diesen Mehrertrag für das Jahr

1960 erwarten läßt. Aber Sie werden natürlich sagen: Wenn so etwas möglich ist, so dürfte die Leistungsfähigkeit vorher nicht ausgeschöpft gewesen sein. Eine solche Schlußfolgerung könnte unter Umständen entstehen. Ich möchte Ihnen aber von vornherein eine solche Schlußfolgerung ausreden, denn Sie müssen sich einmal ansehen, unter welchen Bedingungen und unter welchen Verhältnissen diese Mehrleistungen zustandegebracht worden sind. Die Österreichischen Bundesbahnen haben in diesem Zeitraum ihre Zugkilometerleistungen um 5 Prozent erhöht, die Zahl der geleisteten Bruttotonnenkilometer ist um 11,9 Prozent gestiegen und die Zahl der Mannschaftskilometer um 4,5 Prozent. Die Folge dieser Mehrleistungen, dieser höheren Beförderungsmengen ist, daß wir heute beim Personal der Österreichischen Bundesbahnen 2 Millionen nicht ausgeglichene und nicht bezahlte Mehrleistungsstunden haben und mit 57.000 Urlaubstage gegenüber der normalen Urlaubsabwicklung im Rückstand sind. Ich betone das deshalb besonders, weil ich glaube behaupten zu können, daß in keinem anderen österreichischen Betrieb das Personal bereit wäre, unter Hintansetzung seiner sozialen Rechte, ohne Zusicherung, wann und in welcher Form solche Mehrleistungen abgegolten werden, solche Leistungen zu vollbringen. (*Abg. Rosa Jochmann: Sehr richtig!*)

Darum schmerzt es mich besonders, wenn der Herr Abgeordnete Weiß hier in einer so oberflächlichen Weise die Probleme der Österreichischen Bundesbahnen behandelt und nichts anderes dazu zu sagen weiß, als die Österreichischen Bundesbahnen mit den 80.000 dort beschäftigten Bediensteten der leistungsfähigen Finanzwirtschaft, der geringen Arbeitsfreude zu zeihen und die Dinge so darzustellen, als ob die Österreichischen Bundesbahnen ... (*Abg. Dr. Prader: Wo hat er das gesagt?*) — Die nachträgliche Feststellung, daß er die Leistungen anerkennt, hat er im vorhinein schon durch seine Behauptungen und durch den geringen, ich muß ehrlich sagen, sehr geringen positiven Glauben an die Leistungsfähigkeit dieses Betriebes entkräftet. Meine Damen und Herren! Man muß diese Frage schon auch von dieser Seite her beleuchten, um wirklich entscheiden zu können, ob die Österreichischen Bundesbahnen das Optimum an Leistungen erbringen oder nicht.

Aber gestatten Sie mir doch auch einige Bemerkungen zu der Frage der Junktimierung Tariferhöhung und Beförderungssteuer, um Ihnen gedanklich diese Frage etwas näherzubringen. Was die Frage der Beförderungssteuer betrifft, so ist sie doch nicht ein Bosheitsakt des Verkehrsministers oder der Österreichischen Bundesbahnen, wie es vielfach darge-

stellte wurde, sondern die Beförderungssteuer ist eines jener Mittel, die zur Koordinierung der Österreichischen Bundesbahnen mit dem Problem des Straßenverkehrs, also zur Koordinierung Schiene—Straße, angewendet werden. Ich möchte Ihnen dazu sagen: Es geht hier nicht um die 3 Millionen Schilling, die die Beförderungssteuer erbringt, sondern es geht dabei um nicht meßbare Faktoren, die durch die Beförderungssteuer absorbiert werden sollen, das heißt Faktoren, die man eben nicht in Zahlen ausdrücken kann und die vielleicht niemand zur Gänze abschätzen kann, die aber dazu beitragen sollen, die Konkurrenzfähigkeit der Österreichischen Bundesbahnen bei der Beförderung von Massengütern auf weite Entfernungen auch in Zukunft aufrechtzuhalten zu können. (Abg. Dr. Prader: *Das kommt mir so vor, wie wenn sich die Regierungskoalition vor der FPÖ fürchten würde!*) Nein, es geht nicht um die 3 Millionen Schilling effektive Einnahmen, die die Beförderungssteuer erbringt, Herr Kollege (Abg. Dr. Hofeneder: *Um die sie erhöht wird!*), sondern Sie wissen ganz genau, worum es dabei geht. Es geht dabei darum, daß gewisse Transporte, die bei Nichtbestehen einer Beförderungssteuer auf der Straße geführt werden würden, nicht auf der Straße, sondern auf der Schiene geführt werden und die daher auch in der Summe der Beförderungssteuer nicht zum Ausdruck kommen können. (Abg. Dr. Hofeneder: *97 Prozent öffentliche und 3 Prozent private Transporte!*) Darum geht es. Man hat uns schon einmal — und ich glaube, es war der Herr Kollege Dr. Hurdes bei der Diskussion über die Frage der Beförderungssteuer — das Wort „Koordinierung“ mit einem etwas maliziösen Anklang gebracht. Ich bestehne gar nicht darauf, das Wort „Koordinierung“ weiterhin zu gebrauchen, sondern vielleicht reden wir von der Gleichstellung der Wettbewerbsverhältnisse (*ironische Heiterkeit bei der ÖVP*), vielleicht ist dieser Ausdruck der richtigere und gerechtere, und vielleicht besagt dieser Ausdruck „Gleichstellung der Wettbewerbsverhältnisse“ schon etwas deutlicher, worum es eigentlich in dieser Frage überhaupt und in Wirklichkeit geht.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte Ihnen hier keine Vorlesung über die historische Entwicklung der Eisenbahnen und der einzelnen Transportträger in Österreich halten. Das würde vielleicht in den Rahmen eines Volkshochschulvortrages passen. Ich glaube, es wäre eine Herabsetzung des Hohen Hauses, wenn ich nicht gewisse Voraussetzungen als bekannt annehmen würde. Ich glaube daher auch voraussetzen zu können, daß Sie sich darüber im klaren sind, daß die Schwierigkeiten, in denen die Österreichischen Bun-

desbahnen sich heute befinden, doch daraus abzuleiten sind, daß die seinerzeitige Monopolstellung, die die Eisenbahn im vergangenen Jahrhundert gehabt hat, durch die Entwicklung eines zweiten Verkehrsträgers, des Straßenverkehrs, verlorengegangen ist. Nicht verlorengegangen sind und nicht abgebaut hat man allerdings jene Belastungen, die damals sogar der liberale Nachtwächterstaat, dessen Verfechter dem Staat nur die Aufgabe zubilligen wollten, die Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung zu gewährleisten, der aber sonst jeden Eingriff in die Wirtschaft möglichst vermieden wissen wollte, den Eisenbahnen bereits auferlegt hat, jene gemeinwirtschaftlichen Lasten also, die auch in der Zwischenzeit weiterhin geblieben sind.

Die Eisenbahnen haben heute nach wie vor die Transportpflicht, sie haben die Beförderungspflicht, und sie haben die Tarifpflicht; das heißt, sie müssen Linien betreiben, ohne Rücksicht darauf, ob sie lukrativ erscheinen oder nicht. Und wenn heute irgendwo nur ein schüchterner Versuch unternommen wird, wie es jetzt bei der zu übernehmenden Lokalbahn auf der Strecke von St. Erhard nach Mixnitz, die derzeit von den Steiermärkischen Landesbahnen betrieben wird, der Fall ist, die Rentabilität zu prüfen, so kommen schon die Interessenten mit allen möglichen Einwänden: daß es unmöglich sei und daß es zu einem wirtschaftlichen Ruin führe, wenn man diese Bahnstrecke einstelle. Das heißt, die österreichische Wirtschaft, ganz egal, ob es die gewerbliche Wirtschaft, die Landwirtschaft oder ob es die Industrie ist, hat sich an diese Beförderungspflicht der Eisenbahn bereits derart gewöhnt, daß es kaum möglich sein wird, hier in der nächsten Zeit eine Veränderung herbeizuführen. Diese Betriebspflicht bleibt also bestehen.

Die Eisenbahn hat darüber hinaus auch eine gewisse Transportpflicht zu erfüllen, das heißt, sie hat ohne Rücksicht auf die momentan anfallenden Gütermengen Vorsorge zu treffen und für Spitzenfälle, wie es zum Beispiel die Rübenkampagne im Herbst ist oder der starke Herbstverkehr überhaupt, Betriebsmittel bereitzustellen, die ausreichen, diese Beförderungsaufgaben zu erfüllen. Der private Straßenverkehr kann sich solchen Verpflichtungen entziehen, indem er ganz einfach Güter, die hinsichtlich ihrer Menge oder ihres Umfangs, aber besonders Güter, die hinsichtlich ihres inneren Wertes kaum in einer Relation zu den Frachtsätzen liegen, eben zu befördern ablehnt. Die Eisenbahn kann das nicht. Ja sie ist darüber hinaus verpflichtet, ihre Tarife zu veröffent-

lichen und diese Tarife gegen jedermann gleichmäßig anzuwenden.

Wir haben schon einige Male in Gesprächen vorgeschlagen, man möge doch auch endlich einmal zumindest diese eine Pflicht, die Tarifpflicht — das würde doch niemand an den Ruin bringen —, auch für den privaten Straßenverkehr anwenden und ihn zwingen, den Tarif zu veröffentlichen und ihn gegen jedermann gleichmäßig anzuwenden. Das ist unmöglich! Man wehrt sich dagegen und glaubt, man könne das immer wieder negieren und die gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die die Eisenbahn zu erbringen hat, zu einer Selbstverständlichkeit machen, und man hat sogar dann den Mut, im gleichen Atemzug von dem Defizit der Österreichischen Bundesbahnen zu sprechen.

Ich möchte aber hier vor allem einer Behauptung des Herrn Abgeordneten Weiß entgegentreten: Es ist doch nicht so, daß die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen eine Tariferhöhung betrieben hätte. Diese Darstellung ist doch vollkommen unrichtig! Der Leitung der Österreichischen Bundesbahnen und, ich glaube, auch dem Herrn Verkehrsminister könnte es, wenn sie nicht eine gewisse innere Verpflichtung und eine innere Beziehung zu diesem Betriebe hätten, völlig gleichgültig sein, wie die Tarifhöhe und wie der Valorisierungsfaktor der Tarife aussieht. Es ist doch so, daß in dem vom Herrn Finanzminister vorgelegten Budgetentwurf diese erhöhten Ansätze vorgesehen waren; aber nicht auf Drängen irgendeiner Stelle, sondern aus der richtigen volkswirtschaftlichen Erkenntnis heraus, daß man bei einem allgemeinen Lebenshaltungskostenindex von 800 nicht einen Personentarif mit einem Index von 288 und im Gütertarif einen Index von 446 anwenden kann. Diese Erkenntnis ist vollkommen richtig, und wir haben auch die vorgesehene Tariferhöhung ohne weiteres zur Kenntnis genommen.

Man möge also doch heute die Dinge nicht so darstellen, als ob es ein Sonderwunsch des Verkehrsministeriums oder der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen gewesen wäre, nun der österreichischen Wirtschaft eins auszuwischen und einmal die Tarife zu erhöhen! Denn diesen Eindruck, meine Damen und Herren, muß man bekommen, wenn man heute mit verschiedenen Menschen aus dem Kreise der Wirtschaft, besonders der Industrie und des Gewerbes, aber auch des Handels, spricht.

Allenthalben wird heute schon die Meinung verbreitet, diese Tariferhöhungen der Österreichischen Bundesbahnen müßten zwangsläufig zu einer wesentlichen Verschiebung des

Preisgefüges führen, und man hat dabei das Gefühl, daß man nach der Parole: Haltet den Dieb! jetzt schon psychologisch die öffentliche Meinung zu beeinflussen sucht, um dann, wenn es zum großen „Fischzug“, also zu einer Erhöhung der Preise, kommen sollte, sagen zu können: Wir sind völlig unschuldig! Schuld sind der rote Verkehrsminister und die so viel gelästerten Österreichischen Bundesbahnen! (*Abg. Dr. Hofeneder: Wer hat das in der Industriegesagt?*) — Nein! Ich sagte: Wenn man mit Leuten spricht, nicht mit offiziellen Funktionären. Ich sagte: In Gesprächen mit Leuten aus diesen Interessengruppen.

Meine Damen und Herren! Ich möchte dazu hier eine Feststellung treffen. (*Neuerlicher Zwischenruf bei der ÖVP.*) — Es haben ja auch Leute in der Industrie, die nicht Funktionäre des Industriellenverbandes sind, eine persönliche Meinung, und die lautet eben so ähnlich. (*Abg. Hillegeist: Das soll vorkommen!*) Ich möchte hier nur eine Feststellung treffen: Die durch die Tariferhöhung zu erwartende Einnahmenquote beträgt etwa 700 Millionen Schilling. Das ist, gemessen an dem zu erwartenden Brutto-Nationalprodukt für das Jahr 1961, kaum ein halbes Prozent. Ich bin der Meinung, daß eine Mehrbelastung der Wirtschaft um etwas weniger als ein halbes Prozent, das heißt eine Mehrbelastung des Brutto-Nationalproduktes um etwas weniger als ein halbes Prozent absolut keine innere Berechtigung dafür liefert, um in dem Preisgefüge irgendeine Veränderung herbeizuführen. (*Abg. Populorum: Sehr richtig!* — *Abg. Kulhanek: Und die 32 Lohnforderungen bei der Paritätischen, wo kommen die hin?*) Die haben mit den Tarifen der Österreichischen Bundesbahnen nichts zu tun! (*Abg. Herke: Die haben aber schon gar nichts damit zu tun!*) Herr Abgeordneter! Ich spreche zu der Frage der Österreichischen Bundesbahnen (*Abg. Herke: Vielleicht beziehen Sie auch die Kaminkehrertarife mit ein!* — *Abg. Altenburger: Die Milch könnten wir dazunehmen!*), und ich überlasse es einem anderen Kollegen, der Ihnen vielleicht auch darüber Aufklärung geben wird, wo wir die hingeben werden! (*Abg. Altenburger: Die Milch kann man dazunehmen!* — *Abg. Herke: Darüber wird euch der Kollege Altenburger aufklären, der Gewerkschafter!*) Wir machen es uns nicht so einfach, wie Sie es sich machen. (*Neuerliche Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

Wir glauben also, daß die Einnahmenerhöhung aus den Tarifen der Österreichischen Bundesbahnen einen integrierenden Bestandteil des Gesamtbudgets darstellt. Ohne diesen erhöhten Einnahmenbetrag der Österreichischen Bundesbahnen wird es in Österreich im

2360

Nationalrat IX. GP. — 54. Sitzung — 12. Dezember 1960

Jahre 1961 kein Budget geben können. Darüber sind wir uns auf beiden Seiten dieses Hohen Hauses völlig im klaren.

Aber wenn wir das erkennen, so bin ich auch der Meinung, daß wir gemeinsam diese Dinge in der Öffentlichkeit zu vertreten haben. Und was die Einführung der Beförderungssteuer anlangt, bei der mir immer wieder Zwischenrufe gemacht werden: 3 Millionen!, so habe ich schon gesagt, daß ich hier keinen Volkshochschulvortrag über das innere Wesen und über die Zusammenhänge halten kann. Aber ich kann Ihnen einen anderen Vorschlag machen, meine Damen und Herren: Wir sind an einer Erhöhung oder an einer Aufrechterhaltung der Beförderungssteuer gar nicht so interessiert, wie Sie zu meinen scheinen, sondern es gäbe auch ohne weiteres andere Wege, um die Koordinierung der beiden Verkehrsträger herbeizuführen. (Abg. Mitterer: *Die Autos abschaffen!*)

Das liegt vielleicht in der Primitivität Ihrer Überlegungen, ich weiß es nicht; ich habe mich mit solchen Gedanken noch nicht beschäftigt, ob die Abschaffung der Autos etwas bringen würde. (Abg. Uhlir: *Wie sich Mitterer das vorstellt!* — Abg. Doktor Hofeneder: *Die Bemerkung ist vom Herrn Verkehrsminister!* — Abg. Mitterer: *Diese Bemerkung stammt vom Herrn Verkehrsminister!*)

Ich bin der Meinung, daß man andere Wege der Koordinierung gehen könnte, indem man nämlich den beiden Verkehrsträgern die gleichen Startbedingungen geben könnte. Irgendeiner Ihrer Herren hat ja einmal gesagt, der hohe ethische Wert einer konservativen Partei liege im Festhalten an dem Vergangenen. Also mit dem Abschaffen der Autos und mit der Vernachlässigung der Straßen dürften Sie wahrscheinlich auf diese Parteilinie kommen. (Heiterkeit und Beifall bei den Sozialisten. — Abg. Doktor Hofeneder: *Der Herr Verkehrsminister hat gesagt: Wenn es keine Straßen gäbe, hätten die Bundesbahnen kein Defizit!*) Aber wir stellen es uns etwas anders vor, Herr Abgeordneter Mitterer. Wir glauben, daß jede Maßnahme, die dazu geeignet ist, die Konkurrenzfähigkeit und die Koordinierung dieser beiden Verkehrsträger herbeizuführen, von uns als akzeptabel anerkannt werden könnte. (Abg. Mitterer: *Der Minister sagte: Wenn es keine Straße gäbe, gäbe es kein Defizit!*) Sie brauchen hier gar nicht zu experimentieren, Sie interessieren sich dafür zuwenig. Wenn Sie die Berichte der Europäischen Verkehrsministerkonferenz verfolgen würden, wenn Sie verschiedene Fachzeitschriften in dieser Richtung genauer lesen würden, würden Sie daraufkommen, daß man in den verschie-

densten Staaten Europas auch die verschiedensten Methoden der Koordinierung gefunden hat, ... (Abg. Dr. Hofeneder: ... um die private Verkehrswirtschaft umzubringen!) Man hat zum Beispiel in Italien, von dem Sie bestimmt nicht behaupten werden, daß dort die Sozialisten die bösen Buben sind, den Weg gefunden, daß man die Wegekosten der Eisenbahn nicht zum Gegenstand der Betriebsrechnung der Eisenbahn macht, das heißt also, daß man dort, so wie man die Wegekosten des privaten Transports, des Straßenverkehrs nicht zum Gegenstand des Budgets oder der Betriebsrechnung der Eisenbahn macht, dies auch bei den Wegekosten der Eisenbahnen nicht macht, ein Weg, der nach unserer Meinung ohne weiteres gegangen werden könnte. (Abg. Herke: *Schon ein Vorschlag!*) Ich bin überzeugt, daß Eisenbahnwissenschaftler — und die Eisenbahn ist nämlich wirklich eine Wissenschaft, Sie werden es nicht glauben wollen — oder Eisenbahnfachleute Ihnen über meine Anregungen hinaus noch verschiedene andere Tips geben könnten, die vielleicht auch zum Ziele führen würden. Aber leider hat man in Österreich auf Grund einer ablehnenden Einstellung zu diesem größten Betrieb bisher noch zu keiner anderen Koordinierungsmaßnahme gefunden als zu der fiskalischen, zu einer bestimmt auch uns nicht angenehmen Lösung. Denn, unter Brüdern — ich werde jetzt etwas leiser sprechen —, wir wissen nämlich gar nicht genau (Abg. Altenburger: *Die Brüder sind da drüber, warum sagst du das uns?*) — nein, da hinten, Herr Kollege Altenburger, sind ein paar besonders Interessierte —, wie weit diese Beförderungssteuer tatsächlich in allen Fällen entrichtet wird. Die Möglichkeiten der Hinterziehung dieser Beförderungssteuer — das sei hier offen ausgesprochen — sind ungeheuer groß, und es ist gar nicht möglich, das genau zu kontrollieren. Bei dem Stand der Steuermoral verschiedener Wirtschaftskreise in Österreich wäre es gar nicht so undenkbar, daß der Fahrer nicht immer gleich die Marken auf diesen Schein draufpickt, sondern diese Marke schön daneben hat und erst dann, wenn der Gendarm kommt und er ihn von weitem sieht, diese Marke schön draufpickt. (Abg. Haunschmidt: *Das ist eine Frechheit sondergleichen!* — Abg. Mitterer: *Eine Präpotenz ist das!*) Bestreiten Sie's? Ich bringe Ihnen einen Kraftfahrer eines Unternehmens, der mir selber erzählt hat, wie und auf welche Art und Weise sie zu solchen Manipulationen vom Firmenchef gezwungen werden. (Abg. Populorum: *Hört! Hört!* — Abg. Franz Mayr: *Da belasten Sie sich selbst. Haben Sie es angezeigt?* — Abg. Mitterer: *Dann zeigen Sie ihn an!* — Abg. Franz

*Mayr: Dann gehört er angezeigt! — Abg. Herke: Tut nicht so entrüstet! — Anhaltende Zwischenrufe.)*

Ich möchte damit nur eines sagen: Wir sind über dieses System der Steuereinhebung absolut nicht erfreut. Wir könnten uns ganz andere Maßnahmen zur Schaffung gleicher Wettbewerbsverhältnisse vorstellen und sind auch gerne bereit, mit Ihnen über diese Dinge zu reden. (Abg. Dr. Hofeneder: 97 Prozent öffentliche Verkehrswirtschaft, 3 Prozent privates Verkehrsgewerbe!) Aber eines werden Sie mir zugeben müssen: Gleiche Startbedingungen für beide Verkehrsträger werden wir auf alle Fälle schaffen müssen, Sie und wir, denn wir werden es nicht dulden und nicht zulassen können, daß ein Anlagewert von 57 Milliarden Schilling verkommt; so hoch ist nämlich der geschätzte Anlagewert der Österreichischen Bundesbahnen, den anscheinend auch der Herr Abgeordnete Weiß nicht gekannt hat, weil er gesagt hat, man wisse gar nicht, was der ganze Krempe bei den Österreichischen Bundesbahnen wert sei. 57 Milliarden Schilling Volksvermögen dürfen wir nicht vor die Hunde gehen lassen! Wir werden den Wert dieser Anlage natürlich nur dann erhalten können, wenn wir auch eine entsprechende jährliche Quote dafür bereitstellen. Darüber werden wir nicht hinwegkommen. Und wir werden für diese Zwecke umso weniger aus den allgemeinen Steuermitteln schöpfen müssen, je mehr es uns gelingt, gleiche Wettbewerbsverhältnisse zu schaffen und diesem Betrieb auch die Möglichkeit zu geben, aus seiner Leistung heraus gewisse unabdingbare Kosten zu decken. Das mag vielleicht sehr unangenehm sein, aber so wie Sie für die private Wirtschaft die Kostendeckung in Anspruch nehmen, so werden es auch die Österreichischen Bundesbahnen tun müssen, und davon werden Sie uns kaum abringen können. (Abg. Doktor Hofeneder: Für die 3 Prozent private Verkehrsleistung! — Abg. Dr. Misch: Die nimmt euch ja niemand! — Abg. Mitterer: 97: 3!) Ich weiß nicht, warum Sie sich gar so sehr aufregen. Wenn man einen Betrieb mit solchen gemeinwirtschaftlichen Lasten belegt, dann muß man ihm auch die Möglichkeit geben, die Kosten für diese Lasten irgendwie wieder hereinzubringen.

Ich glaube, Herr Kollege Dr. Hofeneder, Sie sind sich vollkommen darüber im klaren, worin der Wert der Beförderungssteuer liegt, daß er nicht in den 3 Millionen liegt, von denen hier immer wieder geredet wird. (Abg. Dr. Hofeneder: Nein, ich sage nur: 97 Prozent die öffentliche Verkehrswirtschaft und 3 Prozent das private Verkehrsgewerbe! — Abg. Herke: Wir nehmen es euch doch nicht! — Abg. Dr. Hofeneder: Aber leben müßt ihr die anderen auch lassen! —

*Abg. Altenburger: Ihr wollt nur die guten Fischerln, die schlechten laßt ihr uns! — Abg. Herke: Altenburger, als Gewerkschaftler müßtest du anders reden!) Nein, nein, ich glaube, auch das stimmt nicht, Kollege Dr. Hofeneder! Auch dieses Verhältnis stimmt nicht.*

Man hat sich im Jahre 1952 dazu bekannt, dem privaten Transportgewerbe jenen Beförderungssektor zu überlassen, der ihm durch die Natur der Beförderungsbedingungen praktisch zufällt. Man kann sich doch in Österreich nicht den Luxus leisten — das bitte ich auch zu bedenken —, einen modernen, dem Massenverkehr entsprechenden Schienenweg mit Geldern der öffentlichen Hand, also mit Steuergeldern des einzelnen Staatsbürgers, zu erhalten und gleichzeitig diesen durch öffentliche Gelder erhaltenen Schienenweg einer wüsten und unkontrollierten Konkurrenz eines anderen Verkehrsträgers auszusetzen, ohne irgendwie durch Maßnahmen zu versuchen, hier eine Teilung des Aufgabenkreises herbeizuführen. (Abg. Dr. Hofeneder: 97: 3!) Das hat man also seinerzeit getan mit der Abgrenzung auf 65 Kilometer.

Ich glaube daher, meine Damen und Herren, daß es durch diese Tatsachen begründet ist, daß das Verkehrsministerium eine solche Haltung in der Frage Tariferhöhungen und Beförderungssteuer eingenommen hat. Wenn Sie sich nunmehr den Voranschlag 1961 hernehmen, werden Sie feststellen, daß gegenüber dem Jahre 1960 774 Millionen Schilling und gegenüber dem Jahr 1959 1369,6 Millionen Schilling Mehreinnahmen vorgesehen sind. Ich muß diesen Vergleich mit dem Jahr 1959 ziehen, denn das war das letzte Jahr, das ohne vorgesehene Tariferhöhung präliminiert wurde.

Das sind also Mehreinnahmen von rund 1,4 Milliarden Schilling, und wenn Sie sich jetzt den Voranschlag ansehen, so werden Sie feststellen, daß aus dem Titel der Tarifregulierung allein nur 656 Millionen Schilling geschöpft werden sollen, während die restlichen 704 Millionen Schilling aus echten Leistungssteigerungen der Österreichischen Bundesbahnen erbracht werden müssen. Es wird nicht allzu leicht sein, diese Mehrleistungen auch tatsächlich zu erbringen. Es wird davon abhängen, wie weit ein weiterer Konjunkturanstieg das anfallende Transportvolumen ebenfalls erhöhen wird.

Es wird aber auch von einer zweiten Frage abhängen, nämlich davon: wieweit das Personal der Österreichischen Bundesbahnen vor allem physisch in der Lage sein wird, diese Leistungen zu erbringen, und wieweit es den verantwortlichen Stellen gelingen wird, dieses Personal auch psychologisch für eine weitere Leistungssteigerung zu gewinnen. (Abg. Pölzer: Na, ausnützen werden sie sich nicht lassen!) Darüber müssen Sie sich im

2362

Nationalrat IX. GP. — 54. Sitzung — 12. Dezember 1960

klaren sein, daß Leistungssteigerungen, sei es in welchem Betrieb immer, unbedingt zur Voraussetzung ein entsprechendes psychologisch einwandfreies Klima haben, das heißt, daß der in diesem Betrieb Bedienstete auch weiß, daß seine Leistung anerkannt wird. (Abg. Herke: *Sehr richtig!*)

Wir sind in dieser Frage sehr zurückhaltend und sehr bescheiden. Der Herr Abgeordnete Weiß hat es heute hier für notwendig gefunden, ein Rundschreiben zu verlesen, das ich in meiner Eigenschaft als Sekretär der Eisenbahngewerkschaft an alle Ortsgruppen und an die Vertrauensmänner unserer Organisation gerichtet und in welchem ich darauf Einfluß genommen habe, daß die Terminverschiebung vom 1. November 1960 auf den 1. Jänner 1961 auch verstanden wird und zu keiner Beunruhigung im Betrieb führt. Wenn es der Herr Abgeordnete Weiß richtig gelesen hat, so muß er daraus entnehmen können, daß aus diesem Rundschreiben die Absicht hervorgegangen ist, eventuelle Beunruhigungen im Betrieb und Rückwirkungen auf den Leistungswillen hintanzuhalten.

Man wird mir sagen: Hättet ihr nicht zuerst gesagt: 1. November, dann hättet ihr nicht zurückpfeifen müssen! (*Zwischenruf des Abg. Dr. Dipl.-Ing. L. Weiß*.) Sie waren ja nicht dabei. Sie haben sich ja bisher, wenn Sie auch der Obmann des sogenannten Arbeiter- und Angestelltenbundes in Kärnten sind (Abg. Dr. Kummer: *Was heißt „sogenannten“?*), noch nicht darum gekümmert, wie die Erhöhungen der verschiedenen Bezüge der Eisenbahner oder der öffentlich Bediensteten zustandekommen, sondern Sie haben es wohlweislich den Gewerkschaftsfunktionären, auch den Funktionären der christlichen Fraktion, überlassen, in diesen Dingen zu handeln, und haben dann für sich vielleicht nur in Anspruch genommen, daß auch Sie dabei mitgewirkt haben.

Tatsache war, daß der Verhandlungsausschuß mit den Beauftragten des Finanzministeriums und des Bundeskanzleramtes verhandelt hatte. Sie halten mir vor, daß ich den Namen des einen der beiden Herren Sektionschefs falsch geschrieben habe. Ich habe nicht gedacht, daß jeder Name, der mit a endet, so wie mein Name vielleicht einen tschechischen Ursprung hat. Daher habe ich gedacht, dieser Sektionschef heißt Latzger und nicht Latzka. Wenn das so ein Verstoß ist, daß Sie glauben (Abg. Dr. Dipl.-Ing. L. Weiß: *Das ist kein Verstoß!*), ihn hier vor dem Hohen Hause vorbringen zu müssen, dann möchte ich sagen, daß es daran nicht liegen soll. Wie immer der Herr Sektionschef heißen möge — das ist doch nicht wesentlich. Die beiden

Herren waren seit eh und je die Verhandlungspartner des Verhandlungsausschusses und waren seit eh und je mit gewissen Vollmachten ausgestattet. (Abg. Dr. Dipl.-Ing. L. Weiß: *Auf die reden Sie sich aus!*) Als wir dann feststellten — das ist erst im Zusammenhang mit der Regierungskrise zutage getreten —, daß diesen beiden Herren nachträglich anscheinend die Bevollmächtigung nicht zuerkannt wurde (Abg. Dr. Dipl.-Ing. L. Weiß: *Auf die Ausreden kommt es an!*), mußten wir eine entsprechende Aufklärung hinausgeben.

Aber daß der 1. November tatsächlich vorgesehen war, Herr Abgeordneter Weiß, geht auch aus den Zeitungsmeldungen Ihrer Parteirichtung, aus der „Neuen Wiener Tageszeitung“, aus dem „Kleinen Volksblatt“ und der „Kärntner Volkszeitung“ hervor, die ja sogar versucht hat, das als großen Erfolg (Abg. Popolorum: *Der Volkspartei!*) und so quasi als Geschenk des Herrn Bundeskanzlers hinzustellen.

Es war für Sie gewiß ebenso peinlich (*Zwischenruf bei der ÖVP*) — selbstverständlich, ich kann Ihnen die Nummer bringen — wie für uns, daß wir den Termin 1. November nicht einhalten konnten. Die Mittel dafür waren vorhanden — Herr Abgeordneter Dr. Weiß, das wissen Sie vielleicht gar nicht —: aus Einsparungen aus dem Beamtenbudget des Jahres 1960 war die Bedeckung da. Wir haben in der schwierigen Situation, die durch die Regierungskrise und die nachfolgenden Verhandlungen entstanden ist, soviel Einsehen gehabt, daß wir unseren Leuten zu erklären versucht haben: Der 1. November ist nicht zu halten! Habt doch Verständnis und bescheidet euch mit dem 1. Jänner! Ein solches Verantwortungsbewußtsein hat man bei anderen Gruppen — ich verweise hier nur wiederum auf die Beförderungssteuer und die privaten Transportunternehmer — nicht gefunden. (*Zustimmung bei der SPÖ*. — Abg. Dr. Migsch: *Jawohl! Merk's, Mitterer!*) Wir haben das Verständnis gehabt, in einer schwierigen Budgetsituation von unseren Forderungen zurückzutreten, selbst in jenen Fällen, wo wir schon Verständigungen hinausgegeben hatten. Als Beamte der Gemeinde Wien, Herr Abgeordneter (Abg. Dr. Dipl.-Ing. L. Weiß: *Warum sagen Sie das nicht Ihren Leuten? Sie reden sich auf den Sektionschef aus!*) — lassen Sie sich einmal etwas sagen, dann werden Sie wahrscheinlich in Zukunft diese Dinge klarer erkennen —, das Bundeskanzleramt verständigt hatten, sie seien technisch in der Lage, diese erhöhten Bezüge mit 1. November zu liquidieren, hat man seitens des Bundeskanzleramtes dem zugestimmt. Wir sind in eine sehr unangenehme Situation gekommen. Es dürfte Ihnen be-

kannt sein, daß die vier Gewerkschaften des öffentlichen Dienstes in all diesen Fragen immer gemeinsam marschiert sind und jede Gruppe so viel Solidarität geübt hat, der anderen nicht vorzuprellen. Die Gemeinde Wien hat in der Annahme — und daraus können Sie ersehen, wie fest diese Zusage bereits war —, daß alle in Frage kommenden öffentlich Bediensteten mit 1. November die erhöhten Bezüge bekommen werden, auch mit 1. November diese Bezüge liquidiert, und heute stehen wir vor der Situation, daß die Gemeindebediensteten bereits die erhöhten Bezüge haben, und wir im öffentlichen Dienst haben sie nicht. (Abg. Mitterer: Reiner Zufall!) Ich habe gesagt, daß wir Verständnis dafür gehabt haben, aber dann hätten wir auch erwarten können, daß nicht ausgerechnet von Ihrer Seite her, die ebenfalls für diese Situation Verständnis haben müßte, diese Frage hier in diesem Hohen Hause zur Debatte gestellt wird. (Abg. Dr. Dipl.-Ing. L. Weiß: Um das geht es nicht! — Abg. Matejcek: Freilich geht es darum!) Ich habe nicht vorgesehen gehabt, mich darüber auszulassen oder darüber zu polemisieren, sondern für uns ist das eine erledigte Frage.

Aber ich habe davon gesprochen, daß die Eisenbahner auf Grund ihrer Leistungssteigerung auch erwarten, daß man für ihre Sorgen Verständnis haben wird, und ich habe hier erklärt, daß die Erreichung der im Budget vorgesehenen Einnahmenhöhe nur dann möglich sein wird, wenn man auch die psychologischen Voraussetzungen schafft. Gestatten Sie mir nun, daß ich in diesem Zusammenhang eine andere Frage anschneide, und zwar ist es die Frage der Regelung der Nebenbezüge.

Ich habe vor kurzem in der Kärntner ÖVP-Zeitung eine Notiz gelesen, in der man ungefähr lesen konnte: Um Gottes willen, der Pittermann hat irgendwo gesagt — die Zeitung war sehr schlecht informiert —, daß das nur eine Atempause sein könne, und jetzt hat man es schon: jetzt kommen schon wieder die Eisenbahner und wollen eine Erhöhung ihrer Nebenbezüge! Und die Zeitung hat alle möglichen Unkenrufe ausgestoßen: daß diese Forderung der Eisenbahner unter Umständen wiederum dazu führen könne, das mühsam errichtete Gebäude des Budgets ins Wanken zu bringen.

Worum geht es dabei? Bei den Österreichischen Bundesbahnen finden Sie im Budget unter dem Kapitel „Regieaufwand“ eine Post, die die Reisegebühren und die Fahrgelder des fahrenden Personals, die Nachtdienstzulagen und dergleichen Aufwendungen enthält. Ich würde Ihnen empfehlen, diese

Post des Budgets in den Rechnungsabschlüssen oder in den Voranschlägen vergangener Jahre bis zu den Jahren 1954 oder 1955 zu verfolgen. Sie würden feststellen, daß bei dieser Post in diesen fünf Jahren kaum einmal eine Veränderung vorgenommen wurde. Das bedeutet, daß seit dem Jahre 1954 diese Nebenbezüge der Eisenbahner überhaupt nicht erhöht worden sind. Nun glauben wir, doch eine bestimmte Berechtigung zu haben, eine Erhöhung dieser Ansätze zu fordern.

Ich muß hier noch einmal etwas betonen: Im Zusammenhang mit den Verhandlungen über die Erhöhung der Anfangsbezüge wurden uns Zusagen gegeben, diese Erhöhung der Nebenbezüge noch im Jahre 1960 durchzuführen. Man weiß heute nicht mehr allzuviel davon. Aber ich möchte Ihnen hier vor Augen führen, daß ein Verschubbediensteter der Österreichischen Bundesbahnen, ein Fahrdienstleiter oder ein Weichensteller für einen Nachtdienst von 7 Uhr abends bis 7 Uhr früh, einen Nachtdienst, der ihn in diesen 12 Stunden seiner Anwesenheit physisch bis zum Zusammenbrechen in Anspruch nimmt, eine Zulage von 12 S bekommt (Abg. Populorum: Hören Sie! Hören Sie!) und ein Zugbegleiter oder ein Lokomotivführer... (Abg. Gram: Wo ist die Gewerkschaft?) Auf diesen Zwischenruf habe ich gewartet: Wo ist die Gewerkschaft? Das ist übelste Demagogie, die nur Sie betreiben können! So etwas Primitives können wirklich nur Sie, meine Herren, die von diesen Zusammenhängen keine Ahnung haben, als Zwischenruf hier sagen. (Abg. Pölzer: Wenn wir etwas verlangen!) Aber ich hoffe, daß man nicht nur in diesem Haus allein diesen Zwischenruf gehört hat; den werden wir uns sehr gut merken. Aber dann sagen Sie ja nicht, daß wir diejenigen sind, die keine Staatsräson berücksichtigen, wenn Sie hier den Mut haben, zu fragen: Wo bleibt die Gewerkschaft? (Abg. Populorum: Die Gewerkschaft!)

Ich möchte Ihnen dazu sagen: Ein Zugbegleiter, der im Monat höchstens 8 bis 10 Nächte in seinem eigenen Bett, in seiner Wohnung verbringen kann, ein Zugbegleiter, der kaum in der Lage ist, ein Drittel der Hauptmahlzeiten an seinem Familientisch einzunehmen, geht am Ende des Monats mit Fahrgebühren in der Höhe von 300 oder 320 S für diese Leistung nach Hause! (Abg. Dipl.-Ing. Strobl: Die Pendler im Burgenland!) Da frage ich Sie wirklich: Haben die Eisenbahner die Berechtigung, die Forderung nach Erhöhung der Nebengebühren zu stellen oder haben sie sie nicht? (Beifall bei der SPÖ. — Abg. Rosa Jochmann: Ja, die haben sie!) Ich weiß schon, daß es nicht leicht sein wird, diese Verhandlungen erfolgreich abzu-

schließen, aber ich möchte heute schon vortragen und hier erklären: Man möge uns dann nicht mit der Legende kommen, wir Eisenbahner hätten durch diese Forderung einen Dolchstoß gegen das Budget geführt. Deswegen möchte ich das in aller Klarheit feststellen. Es werden ja am 15. Dezember Verhandlungen mit dem Herrn Bundeskanzler stattfinden, und die Eisenbahner, das kann ich Ihnen versichern, werden in Disziplin und Ruhe das Ergebnis dieser Verhandlungen abwarten. Aber ich sage Ihnen hier offen und ehrlich: Sie werden mit der gleichen Disziplin und mit der gleichen Ruhe jene gewerkschaftlichen Maßnahmen setzen, die sie setzen müssen, wenn diese Verhandlungen ergebnislos bleiben sollten. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Es geht hier nicht um weltbewegende Beträge. (*Abg. Pölzer: Ihr werdet sagen, daß wir zuwenig arbeiten!*) Sie werden sagen: die Gewerkschaften! Sie haben gefragt: Wo war die Gewerkschaft? Ich kündige Ihnen an, wo die Gewerkschaft in den nächsten Tagen und Wochen in dieser Frage stehen wird, und hoffe, daß dann auch Sie dazu stehen werden. (*Ruf bei der ÖVP: Das wissen wir!*) Dann belehren Sie Ihren Klubkollegen, wenn Sie es ohnehin wissen. Die Erfüllung dieser Forderung kostet 72 Millionen Schilling, und das ist bestimmt nicht weltbewegend.

Wir werden in diesem Zusammenhang auch die Novellierung unserer Besoldungsordnung fordern und zu einem Gegenstand der Unterredungen mit unseren Verhandlungspartnern machen. Denn auch hier sind in der letzten Zeit durch Rationalisierungsmaßnahmen und durch den technischen Fortschritt im Eisenbahndienst verschiedene Veränderungen bei der Bewertung der einzelnen Dienstverrichtungen eingetreten, die auch entsprechend berücksichtigt werden sollen. Soviel möchte ich Ihnen zu diesen Fragen sagen.

Gestatten Sie, daß ich noch einige andere Probleme einer Erörterung unterziehe. Wenn Sie sich die sachlichen Ausgaben bei den Österreichischen Bundesbahnen ansehen, finden Sie bei den Erhaltungskrediten einen Betrag von 700 Millionen Schilling. Ich habe Ihnen schon gesagt: ungefähr 57 Milliarden stellt der Anlagewert der Österreichischen Bundesbahnen dar. Diese Bundesbahnen sind nunmehr ungefähr 100 Jahre alt geworden, und es ist faktisch so, daß das Erneuerungssoll oder das Erhaltungssoll praktisch mit jenem Aufwand identisch ist, der notwendig ist, um die Betriebsfähigkeit zu erhalten. Wenn wir daher annehmen, daß pro Jahr eine Quote von zirka 2 Prozent als Erneuerungssoll angesetzt werden sollte, so würde das einen jährlichen Aufwand von 1,1 Milliarden Schilling erfordern. Wir haben heuer nur 700 Millionen

Schilling bekommen. Es ist daher absolut nicht so, wie der Herr Dipl.-Ing. Dr. Weiß sagt, daß damit die gesamten Erfordernisse des Erhaltungssolls und des Erhaltungsaufwandes gedeckt wären. Es wird äußerst schwierig sein, mit diesem Betrag die laufenden Erhaltungsarbeiten durchzuführen. Es wird nicht möglich sein, angestaute Rückstände im Erneuerungssoll irgendwie abzubauen. Aber auf der anderen Seite fordert man von den Österreichischen Bundesbahnen, pünktliche und möglichst rasche Verkehrsverbindungen herzustellen. Es ist also bestimmt sehr schwierig, mit einem gegenüber dem Erneuerungssoll um mehr als ein Drittel niedriger liegenden Erhaltungsaufwand all diese Forderungen zu erfüllen.

Wir haben erfreulicherweise im außerordentlichen Budget gewisse Ansätze für die Fortsetzung der Elektrifizierung und für den weiteren Ausbau der Schnellbahn. Ich muß ehrlich sagen: Ich war entsetzt über die Geisteshaltung des Herrn Abgeordneten Weiß, als er hier versuchte ... (*Abg. Dr. Dipl.-Ing. L. Weiß: Schon wieder!*) Herr Abgeordneter Weiß! Wenn Sie hier so kunterbunte Sachen verzapfen, muß ich entsetzt sein. Sie haben hier 6 Milliarden an Investitionen als 6 Milliarden Abgang der Bundesbahnen bezeichnet. Das stenographische Protokoll wird es Ihnen beweisen, wenn Sie es leugnen wollten. Sie haben gesagt: eine Erhöhung des Abgangs um weitere 6 Milliarden aus dem Titel der Investitionen. (*Abg. Populorum: Ja!*) Wenn das irgend jemand sagt, der von der Eisenbahn überhaupt keine Ahnung hat, so billige ich ihm eine solche Vermengung der Begriffe ohne weiteres zu und entschuldige es ihm. Wenn aber ein Fachmann vor dieses Hohe Haus tritt und erklärt, Investitionen von 6 Milliarden Schilling, die im Zuge der Elektrifizierung der Bundesbahnen und der Modernisierung der Bundesbahnen notwendig waren, könne man als Abgang im Sinne des maliziös immer wieder mit einem bestimmten Unterton versehenden Begriffes „Defizit“ bezeichnen, so muß ich sagen: Eine solche Äußerung ist ausgesprochen unsachlich. (*Abg. Dr. Dipl.-Ing. L. Weiß: Das haben Sie nicht verstanden!*) Gut, ich lasse mich dann gerne von Ihnen aufklären. (*Ruf bei der ÖVP: Das ist bei Ihnen nicht möglich!*) Nein, ich bin gar nicht so überheblich, ich lasse mich gerne aufklären. Aber diesen Mehraufwand von 6 Milliarden kann man nicht als Abgang im üblichen Sinne, als Betriebsabgang darstellen.

Es ist interessant, diese tatsächlichen Investitionsmittel mit dem seinerzeit im Jahre 1950 beschlossenen Investitionsprogramm zu vergleichen. In diesem Investitionsprogramm

## Nationalrat IX. GP. — 54. Sitzung — 12. Dezember 1960

2365

waren die Investitionen für die Bundesbahn, für die zu errichtende Autobahn und für die Post festgelegt. Für die Autobahn — es war damals nur die Strecke Salzburg—Wien projektiert, von der Autobahn Süd war damals noch keine Rede — waren 3 Milliarden Schilling vorgesehen, die in 10 Jahresquoten zu je 300 Millionen Schilling geteilt werden sollten. Die Österreichischen Bundesbahnen wurden in dieses Investitionsprogramm mit einem Betrag von 5549 Millionen, also mit etwas mehr als 5,5 Milliarden Schilling, mit aufgenommen. Wir konnten in der Zwischenzeit feststellen, daß für die Autobahn einschließlich des neu begonnenen Teiles der Autobahn Süd, aufgeteilt auf zehn Jahre, eine jährliche Quote von rund 533 Millionen Schilling aufgewendet worden ist, ein Betrag, der den Österreichischen Bundesbahnen bei weitem nicht zugegangen ist. Das heißt, man hat bei der Autobahn die Jahresquote wesentlich überschritten (*Abg. Populorum: Sehr richtig!*), ohne die im Investitionsprogramm 1950 für die Österreichischen Bundesbahnen vorgesehene Investitionsquote zu erfüllen. Ich glaube, man braucht absolut kein Gegner der Autobahn zu sein — und ich erkläre, daß ich keiner bin —, aber man muß hier wirklich daran zweifeln, ob man in Österreich bereit ist, beide Verkehrsträger auch mit dem gleichen Maßstab zu messen. Das ist eine unterschiedliche Behandlung, obwohl ein Beschuß der Regierung und ein Beschuß dieses Hohen Hauses vorlagen. (*Abg. Populorum: Das ist eine völlig ungerechtfertigte Bevorzugung!*)

Meine Damen und Herren! Das ordentliche Budget der Österreichischen Bundesbahnen schließt mit einem Abgang von 1127 Millionen Schilling. Dieser Abgang vermindert sich gegenüber dem Voranschlag für 1960 um 609 Millionen Schilling. Ich glaube, daß das schon als Erfolg zu werten ist, denn man möge doch bedenken: Solange ein Betrieb Einzelleistungen vollbringt, die unter den Selbstkosten liegen, wird ein Vielfaches dieser Einzelleistungen ein Vielfaches des Abgangs bedeuten. Der Herr Abgeordnete Dr. Weiß hat gefragt, wieso sich trotz dieser Investitionen der Abgang nicht wesentlich verringere; wir stünden heute wieder dort, wo wir im Jahre 1956 waren. Er möge zur Kenntnis nehmen, daß hierin das Geheimnis liegt. Wenn man heute bei irgendeiner Leistung draufzahlt und wenn sich durch die Steigerung des Verkehrs diese Leistung entsprechend oft wiederholt, so wird am Ende eines bestimmten Zeitabschnittes der Gesamtabgang natürlich größer sein müssen.

Betrachtet man diesen Betrag von 1,1 Milliarden Schilling, so zwingt sich einem doch

die Frage der Kontennormalisierung auf. Auch der Herr Abgeordnete Weiß hat darauf hingewiesen, daß dieser Frage der Kontennormalisierung in Österreich vielleicht nicht jenes Augenmerk geschenkt wird, das sie verdienen würde. Nur hat er eine Schlußfolgerung daraus gezogen, mit welcher wir absolut nicht zur Gänze konform gehen können. Wir glauben, daß die Frage der Kontenbereinigung mit der Errichtung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ überhaupt nichts zu tun hat.

Wenn hier geklagt wird, daß der Betrieb der Österreichischen Bundesbahnen zuwenig kontrolliert werde — der Herr Abgeordnete Weiß hat erklärt, daß man keine Kontenbereinigungen machen wird und diesem Betrieb Gelder aus der öffentlichen Hand zur Verfügung stellen wird, um ihn dann unkontrolliert wirtschaften zu lassen —, dann frage ich Sie, was Sie von der Kontrolleinstellung dieses Hohen Hauses, vom Rechnungshof, überhaupt halten. (*Abg. Dr. Dipl.-Ing. L. Weiß: Gar nichts!*) Das ist auch ein Bekenntnis, daß Sie nichts davon halten. Wir werden uns auch das merken, Herr Abgeordneter Weiß. Wir hoffen auch, daß Sie dazu stehen, daß Sie vom Rechnungshof gar nichts halten.

Die Normalisierung der Konten ist eine Frage, die leidenschaftslos und völlig getrennt von der Frage der Errichtung des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ behandelt werden muß. Es geht dabei um die Rückvergütung jener Einnahmenausfälle, die die Österreichischen Bundesbahnen durch die Gewährung von Sozialtarifen und Subventionstarifen auf der einen Seite haben und die ihnen auf der anderen Seite dadurch anfallen, daß sie Pensionslasten zu tragen haben, die nicht aus dem Wesen des Betriebes heraus stammen, sondern die durch verschiedene äußere Einflüsse — es ist ja heute schon darüber gesprochen worden, der Herr Abgeordnete Dr. Zechmann hat sich auch damit befaßt — diesem Unternehmen aufgelegt wurden. Wir wollen eine solche Bereinigung und stellen uns dabei vor, daß man sogar etwas darüber hinausgehen könnte und bei dieser Kontenbereinigung auch in der Lage wäre, das volle Erneuerungssoll ungefähr als Gegenverrechnungsposit in die Betriebsrechnung einzusetzen. Wenn man nun fragt: Warum ist es bei der Lösung dieses Problems in Österreich noch nicht vorwärtsgegangen ?, so muß man wirklich sagen, daß es die Gründe sein dürften, die der Herr Abgeordnete Weiß heute dargelegt hat: weil man bei uns keine Bereitschaft findet, diese beiden Fragen Wirtschaftskörper und Kontenbereinigung zu junktimieren.

Ich kann es Ihnen ganz offen sagen: Die Differenzen in den Verhandlungen auf Beamtenebene sind gar nicht mehr so unüberbrückbar. Es bestehen schon noch gewisse Spannungen zwischen der Auffassung des Finanzministeriums und der Auffassung der Herren des Verkehrsministeriums. Aber wenn man uns nur die Kontenbereinigung in jener Höhe zubilligen würde, die die Beamenschaft des Finanzministeriums bereits anerkennt, so hätten die Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1961 überhaupt kein Defizit mehr. Es ist nämlich hier eine Differenz zwischen der vom Finanzministerium vertretenen Zahl von 1,1 Milliarden und der Zahl von zirka 1,8 Milliarden, die von den Beamten des Verkehrsministeriums angegeben wird, über die man reden könnte. Aber ich möchte nur sagen: Bereits bei Anerkennung jener Zahl, die auch das Finanzministerium nicht bestreitet, wäre praktisch das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen schon im Jahre 1961 verschwunden.

Ich glaube, man wird sich grundsätzlich darüber klar werden müssen: Billigt man den Österreichischen Bundesbahnen zu, ein echter Wirtschaftsbetrieb zu sein und ihre Betriebsrechnung und ihre Tarife nach rein kaufmännischen Grundsätzen zu erstellen, oder aber verlangt man von diesem Betrieb, daß er in erster Linie gemeinwirtschaftliche Funktionen zu übernehmen hat? Ich glaube, daß sich die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung unseres Landes, soweit sie sich mit diesen Problemen auseinandersetzt, zu der gemeinwirtschaftlichen Aufgabe der Österreichischen Bundesbahnen bekennt. Ich bin daher der Meinung, daß man aus dieser gemeinwirtschaftlichen Aufgabe gewisse Schlüsse ziehen muß und auch gewisse Konsequenzen einhalten muß.

Die Begriffe zu vermengen und mit der Unkenntnis mancher Staatsbürger zu rechnen, die sich bei diesem Problem nicht auskennen, um damit immer wieder eine diffamierende Hetze gegen die Österreichischen Bundesbahnen zu führen, damit werden wir nicht weiterkommen. Ich kann mir schon vorstellen, daß die Damen und Herren der Rechten dieses Hauses mit den Österreichischen Bundesbahnen, insbesondere mit der politischen Einstellung des Personals der Österreichischen Bundesbahnen, nicht allzuviel Freude haben. Aber wenn Sie schon die ehrliche und schwere Arbeit dieser 80.000 Eisenbahner nicht entsprechend würdigen wollen, dann bitten wir Sie, doch wenigstens aus wirtschaftlicher Vernunft heraus diese Ihre destruktive Haltung gegenüber dem größten Betrieb Österreichs aufzugeben. Ich bin überzeugt, daß Sie damit der österreichischen Volkswirtschaft einen sehr, sehr

wertvollen Dienst leisten würden. (*Lebhafter Beifall bei der SPÖ.*)

**Präsident Olah:** Es hat sich der Herr Abgeordnete Dr. Schwer zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

**Abgeordneter Dr. Schwer:** Hohes Haus! Nach der bewegten Debatte, die mein Herr Vorredner ausgelöst hat, möchte ich mich ganz kurz mit einer Frage befassen, die bestimmt diesmal keinen Anlaß zu irgendwelcher Polemik geben wird.

Meine Damen und Herren! Anfang Dezember wurde im steirischen Landtag ein Antrag eingebbracht, mit dem die Steiermärkische Landesregierung aufgefordert wird, beim Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft die Errichtung einer Bundesbahndirektion in Graz zu beantragen. Der Herr Verkehrsminister hat sich zwar schon einmal geäußert, daß einem solchen Wunsche nicht entsprochen werden könnte, aber, ich glaube, das ist sicherlich nicht das letzte Wort gewesen.

Es sei mir daher gestattet, in diesem Haus ebenfalls die jahrzehntealte Forderung zu wiederholen, die von führenden Männern der Wirtschaft und Politik ohne Unterschied der Partei in der Steiermark immer wieder erhoben worden ist. (*Abg. Populorum: Wo bleibt da die Sparsamkeit?*) — Warten Sie, es kostet nichts, ist ja alles da! (*Abg. Populorum: Ah, kostet nichts?*) Ich darf darauf verweisen, daß sich Männer wie Minister Dr. Illig, Landeshauptmannstellvertreter Dr. h. c. Machold, Bürgermeister Professor Speck von der Landeshauptstadt Graz und verschiedene andere Persönlichkeiten immer wieder bemüht haben, das gemeinsame Anliegen aller Grazer im besonderen und aller Steirer im allgemeinen in Wien vorzutragen, doch ist es bis jetzt leider zu keiner Entscheidung gekommen.

Nun ergibt sich auf Grund des Heimfallgesetzes, das aus der Gründungszeit unserer Eisenbahnen stammt und nach Ablauf einer bestimmten Zeit die Übergabe aller Privatbahnen in den Staatsbetrieb vorsieht, eine neue Situation. Am 9. April soll die Graz-Köflacher Eisenbahnlinie zusammen mit der Sulmtalbahn dem staatlichen Bereich der Bundesbahnen einverlebt werden. Es handelt sich um eine Streckenlänge von 116 km, um 31 Lokomotiven, 36 Personen- und 776 Güterwaggons und um nahezu 1200 Bedienstete, die nun dem Ministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unterstellt werden sollen.

Damit tritt die alte Forderung auf Errichtung einer Bundesbahndirektion in Graz in eine entscheidende Phase. Die Steiermark

kann unter den neun Sprößlingen der Mutter Austria wohl ohne Übertreibung als das verkehrspolitische Stiefkind bezeichnet werden. Dies gilt sowohl für den Verkehr auf der Straße wie auch für den auf der Schiene und den in der Luft. Für das Bundesstraßenetz ist ja der Herr Handelsminister zuständig. Es wäre höchste Zeit, daß einmal ein Steirer dieses Ressort bekleiden könnte, um so ein schon lange fälliges Nachziehverfahren in die Wege zu leiten. Ebenso könnte es vielleicht gar nicht schaden, auch einmal einen Steirer als Verkehrsminister zu bekommen (*Heiterkeit*), denn während man in anderen Bundesländern im Zeitalter der Überlandautobusse und Fernlaster neue Eisenbahnen baut, um unterentwickelte Gebiete zu erschließen, werden in der Untersteiermark, die ja auch zu den unterentwickelten Gebieten gehört, die Geleise abgetragen und der Schienennverkehr eingeschränkt. (Abg. Dr. Negebauer: *Da werden wir das Parlament dann auf den Semmering verlegen!*) — Einverständen! Höhenluft würde manchmal gar nicht so ungut sein.

Man hat Graz und die Untersteiermark den Blinddarm des österreichischen Verkehrsnetzes genannt. Damit sollte wohl zum Ausdruck gebracht werden, daß der Südostraum der Steiermark im österreichischen Verkehrswesen eine funktionslose Rolle spielt. Ich glaube, daß diese Auffassung einer gründlichen Revision bedarf. Jedesmal, wenn die Grazer Herbst- oder Frühjahrsmesse eröffnet wird, weisen höchste Persönlichkeiten des Bundes, des Landes und der Grazer Stadtgemeinde immer wieder auf die Bedeutung hin, die dieser Südostmesse in wirtschafts- und handelspolitischer Hinsicht zukommt. Wenn wir also unsere wirtschaftlichen Beziehungen zu den südöstlichen Nachbarstaaten ausbauen wollen, dann genügt es nicht, von einem „Schaufenster“ oder einem „Tor nach dem Südosten“ zu reden, dann darf man auch verkehrsmäßig diesen für Österreich immer interessanter werdenden Wirtschaftsraum nicht in sträflicher Weise vernachlässigen.

Daß dies leider der Fall ist, hat erst kürzlich der frühere Handelsminister Dr. Illig auf dem Flughafen Graz-Thalerhof den Journalisten sehr drastisch vor Augen geführt. Er wies darauf hin, daß eine Provinzstadt Kärntens das ganze Eisenbahnwesen der Steiermark dirigiere (*Hört! Hört!-Rufe bei der SPÖ*), daß von Graz als der zweitgrößten Stadt Österreichs aus kein einziger Zug mit Schlaf- oder Speisewagen verkehre (*Zwischenrufe*), daß der Balkanexpress als einzige Schnellzugsverbindung zwischen Wien und Agram heute um 40 Minuten länger als vor 40 Jahren braucht — kein Wunder, daß weder im österreichischen

geschweige denn im internationalen Kursbuch für Graz irgendwelche Anschlußzeiten angegeben sind.

Das gleiche gilt für den Luftverkehr. Obwohl der Flughafen Graz-Thalerhof nach dem Krieg sozusagen aus Schutt und Asche wiederaufgebaut werden mußte und sich ohne Bundeshilfe bereits in der Besatzungszeit zu einer Verkehrsanzlage mit internationalem Linienverkehr entwickeln konnte, soll die AUA mit dem Gedanken spielen, Graz auch aus dem geplanten innerösterreichischen Luftverkehr auszuschalten. Man wird verstehen, daß die Steiermark auf die Dauer nicht so ohne weiteres eine solche Aschenbrödelrolle zu spielen geneigt ist.

Was nun die Bundesbahn betrifft, so geht ihre verwaltungstechnische Organisation auf die Zeit der Monarchie zurück. Die derzeit bestehenden Bundesbahndirektionen Wien, Linz, Innsbruck und Villach sind Kinder jener Zeit und wurden aus den Gegenbenheiten und Erfordernissen einer Großraumwirtschaft und der auf sie abgestimmten Verwaltungseinheiten geboren. Das 1918 als Torso übriggebliebene Österreich muß heute aber nach anderen Gesichtspunkten beurteilt werden. Das Hauptgewicht der österreichischen Wirtschaft liegt im Raum der Bundesländer Wien, Niederösterreich, Oberösterreich und Steiermark, die mit ihrer industriellen und landwirtschaftlichen Produktionskraft Impulse für die anderen Wirtschaftsräume geben. Es bedarf keiner besonderen Begründung, daß jede wirtschaftliche Entwicklung und Produktionssteigerung auf das engste mit der Förderung des Verkehrswesens im Zusammenhang steht. Die Steiermark hat als zweitgrößtes Bundesland 40 Prozent der industriellen Produktion aufzuweisen, und ihre Landeshauptstadt beherbergt als zweitgrößte Stadt Österreichs verschiedene Spalten und Direktionen der einzelnen Unternehmungen. Während beispielsweise Oberösterreich, Tirol und Kärnten über eigene Bundesbahndirektionen verfügen, obwohl ihr Bundesbahnpersonalstand geringer ist als der in der Steiermark, war es bisher nicht möglich, auch für dieses Land eine eigene Direktion zu erreichen.

Ich sehe ein, daß in der Vergangenheit finanzielle Erwägungen eine große Rolle gespielt haben. Nun hat sich die Lage aber insofern geändert, als die Linien der Graz-Köflacher-Bahn von der Bundesbahn übernommen werden und so zu den bereits vorhandenen 11.000 Bediensteten der Bundesbahnen in Steiermark rund 1200 Bedienstete der GKB dazukommen. Damit wird aber auch die bisherige Direktion der GKB-Verkehrsbetriebe in Graz mit einem Stab von 80 Beamten

2368

Nationalrat IX. GP. — 54. Sitzung — 12. Dezember 1960

und Angestellten aufgelöst. Sicher wird niemand vom Personal befürchten müssen, nun auf die Straße gesetzt und brotlos gemacht zu werden; es wird aber nicht zu vermeiden sein, daß ein Großteil infolge Versetzung in andere Orte oder gar in ein anderes Bundesland schwerste wirtschaftliche und familiäre Opfer wird auf sich nehmen müssen. Viele haben Eigenheime und Eigentumswohnungen und werden künftig zunächst das Los des Pendlers auf sich nehmen müssen. Viele Frauen der GKB-Bediensteten sind berufstätig und werden früher oder später ihren Arbeitsplatz und ihre Wohnung aufgeben müssen. Das Studium mancher Mittel- und Hochschüler, die bisher bei ihren Eltern leben konnten, ist in Frage gestellt. Von den wirtschaftlichen Nachteilen, die der Landeshauptstadt Graz unmittelbar erwachsen, will ich gar nicht reden. Jedenfalls dürfte der aus der Auflösung der GKB-Betriebe und aus dem Abgang ihrer Bediensteten erwachsende Verlust sich auf schätzungsweise rund 100 Millionen Schilling belaufen.

Einen solchen Schlag geduldig hinnehmen zu sollen, wäre für die Steiermark und ihre Landeshauptstadt eine arge Zumutung. Es ist aber meines Erachtens durchaus keine besondere Zumutung für den Bund, wenn nun endlich das unbestrittene Recht, eine eigene Bundesbahndirektion für Graz zu fordern, respektiert würde. Die Periode des eisernen Spars, die uns das Budget 1961 bringt, wird in keiner Weise gestört. Es braucht keine neue Tintenburg errichtet zu werden, und es ist keine Vermehrung der Schreibtische erforderlich. Das bisherige Verwaltungsgebäude der GKB ist da und kann genauso gut auch für die Direktion der Österreichischen

Bundesbahnen zur Verfügung gestellt werden. Ebenso ist ein qualifiziertes Verwaltungspersonal vorhanden, es steht zur Verfügung und wäre lediglich durch das Bundesbahnpersonal der Grazer Geschäftsstelle zu ergänzen, sodaß es per saldo auch zu keiner Vermehrung des Personalstandes käme. Wohl aber könnte man die bisherigen bodenständigen Arbeitsplätze und Wohnstätten erhalten, die Zerreißung zahlreicher Familien verhindern und auf diese Weise manche soziale Härten vermeiden.

Während andere Landeshauptstädte infolge der Gunst ihrer geographischen Lage ständig an Bedeutung gewinnen, bekommt Graz immer mehr die Nachteile einer Isolation zu spüren, die auf die Dauer unerträglich ist. Wenn Graz wirklich das wirtschaftliche Ausfallstor nach dem Südosten sein soll, dann braucht es auch einen verkehrstechnischen Verwaltungsmittelpunkt. Diesen zu schaffen liegt in Ihrer Hand, Herr Minister, und Sie können die Überzeugung haben, daß alle Steirer und Grazer ohne Unterschied der Parteizugehörigkeit Ihnen das zu danken wissen werden. (*Beifall bei der ÖVP.*)

**Präsident Olah:** Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. Wünscht der Herr Spezialberichterstatter ein Schlußwort? — Er verzichtet. Damit ist die Verhandlung über die Gruppe X beendet.

Die nächste Sitzung berufe ich für morgen, Dienstag, 13. Dezember, 15 Uhr 30, ein. Die Tagesordnung ist bereits verteilt. Wird dagegen ein Einwand erhoben? — Das ist nicht der Fall.

Die Sitzung ist geschlossen.

**Schluß der Sitzung: 16 Uhr 15 Minuten**